

إنترناشيونال

انترناشيونال



International

مجلس التجارة الدولي
البحري
والتجارة
والتجارة

INTERNATIONAL

- في ذكرى انتصارات أكتوبر المجيدة حوار مع الفريق سعد الشاذلي
- مساعدة القوات البحرية في تنمية الاقتصاد القومي المصري
- الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية
- البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن
- عوامل الإنشاء بأهمية العالميه في البحر
- عدوى الوقود الديوى
- الإستعدادات لجهد الحاويات العملاقة
- تساؤلات الزواج المذكر وسط إعصار الفضائل
- Port Efficiency and Competitiveness



انترناشيونال أكتوبر 2008 / رمضان 1429

International October 2008 / Ramadan 1429

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 — Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 — Fax: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204.



الدورة العادية 130 لمجلس الجامعة



عقد وزراء الخارجية العرب بالجامعة العربية إجتماعات الدورة العادية 130. مجلس الجامعة برئاسة الأمير سعود الفيصل وزير الخارجية السعودية الذي ترأس بلاده أعمال الدورة العادية للمجلس، وبحضور السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة وبمشاركة الرئيس الفلسطيني محمود عباس، وقد أكد الوزراء التزامهم بالسلام العادل كخيار إستراتيجي لا يقلل التوتّر، وناقش المجلس سبعة بنود جديدة منها:

- طلب سوريا بعت الحصار المفروض عليها من الولايات المتحدة بخصوص شراء أو استئجار الطائرات وقطع الغاز وتأثير هذا الحصار على سلامة وأمن الطيران المدني.
- مشروع قرار حول معالجة الأضرار والإجراءات المترتبة على النزاع حول قضية لوكيربي والتأكيد على حق الجماهير الليبية المشروع في الحصول على تعويضات عما أصابها من أضرار مادية وبشرية بسبب العقوبات التي كانت مفروضة عليها.
- الوضع المتوتر على الحدود الجيبوتي الإثيوبية في منطقة رأس الديمويرية، ومطالبة إثيوبيا بسحب قواتها فوراً، والدعوة مجدداً إلى احترام مبادئ حسن الجوار.

وقد أختتم وزراء الخارجية العرب اجتماعات الدورة ببيانهم الذي تضمنه:

- التضامن مع السودان في مواجهة أي محاولة، والترحيب بمبادراتها لإيجاد تسوية في دارفور، وتأييد مبادرة مصر لعقد إجتماع دولي رفيع المستوى لرفع العملية السياسية في إقليم دارفور، ووضع خريطة طريق وأطار زمني لتفليدها.
- تأييد طلب مصر باستضافة الإجتماع الوزاري الأوروبي الثاني بعد عقد إجتماع تمهيدوي يضم التروكا العربية والتروكا الأوروبية ووزراء الخارجية الماطية والمغربية الأوروبية خلال شهر نوفمبر القادم.
- الدعوة إلى عقد مؤتمر عربي لدعم صمود مدينة القدس في إطار إحتفالية القدس عاصمة الثقافة العربية لعام 2009 تحت رعاية جامعة الدول العربية بالتنسيق مع منظمة المؤتمر الإسلامي ولجنة القدس لبحث سبل مواجهة مخططات إسرائيل الهادفة لتفويض مدينة القدس، والإستيلاء عليها ونقضان الآلة العربية مع الشعب الفلسطيني - إدانة مواصلة إسرائيل لانتهاكاتها الجسيمة وممارساتها العنصرية واستمرارها بمصادرة وتجريف الأراضي، وهد البويرت في القدس لفحمة مشاريعها الاستيطانية، ومطالبة الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي والأمم المتحدة بالتدخل الفوري لتحمل مسئولياتهم والضغط على إسرائيل لوقف الإستيطان فوراً في مدينة القدس.
- إدانة القويود التي فرضها سلطات الإحتلال الإسرائيلي على الفلسطينيين للوصول إلى الأماكن الدينية المقدسة المسيحية والإسلامية.

- مناقشة جميع الدول والمنظمات والهيئات الدولية المعنية بالاستجابة الفورية لما طالبت به محكمة العدل الدولية بشأن عدم الاعتراف بالوضع الناشئ من إقامة الجدار الفاصل العنصري، والامتناع عن تقديم أي مساعدة لعملية بناءه، وتأكيد ما تم إنشاؤه، والتعويض من الأضرار الناتجة عنه.
- الترحيب باللفتة الإنسانية لحكومة السودان، ومبادرة الرئيس البشير باستقبال لاجئ فلسطيني في الحدود العراقية، وتوقيع حكومة السودان ومملكة البحرين الفلسطينية والمغربية السامية اللجنتين على إتفاقيات التفصيلية لتزتيبات النقل وبدء المرحلة التنفيذية الأولى منها.
- تأكيد الوزراء مجدداً أهمية تحقيق الأمن المائي العربي بالمحافظة على الحقوق العربية، ومواجهة التحديات المائية في الوطن العربي.

- إدانة الممارسات الإسرائيلية في الجولان المحتلة المنقطة في الجولان المحتلة المنقطة في الأراضي والموارد المائية، وتأكيد الموقف العربي بالتضامن الكامل مع سوريا وإيران.
- التأكيد على احترام إرادة الشعب العراقي بكل مكوناته في تقرير مستقبله السياسي، ووقف تحقيق الأمن والاستقرار على عاتق حكومة البعثة الدولية والمجلس الوطني على التصور العربي لحل السياسات والأمن في يواجه العراق من تحديات.
- تأكيد التضامن الكامل مع لبنان، وتوفير الدعم السياسي والإقتصادي لسمكته للحفاظ على الوحدة الوطنية وأمن واستقرار لبنان وسياسته على كامل أراضيها، وإشادة بالورق الوطني الذي يقوم به الجيش اللبناني.

- الترحيب بتوجهات الحكومة الصومالية الهادفة لإجراء حوار مع المعارضة الصومالية في الداخل والخارج.
- إدانة الإرهاب بجميع أشكاله وصوره وبمهما تكن دوافعه ومبرراته، ورفض الخلط بين الإرهاب والدين الإسلامي الشريف الذي هو أعلى القيم والأخلاق، والتأكيد على ضرورة العمل على معالجة جذور الإرهاب، وإزالة العوامل التي تفرزه.

عاصم السيد أحمد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AMMEL PRESS AND PUBLISHING

COMPANY LIMITED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل ميساك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. صلاح شرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحروون

جمهورية مصر العربية

السيد عبد الجيد السيد

• شرين جلال منير

• عبد الرحيم مصطفى

• محمد صابر

• مكي عطا الله

• مياد محمد

• ياسمين عبد الجيد

المكاتب

السعودية - جدة

• مركز الزمان محمد عبود للإستشارات البحرية (ميسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966)

فاكس: (6533684) - (2) - (966)

سوريا

• ريان/ رامى تحوف

0096394231001

0096343714536

محمول

فاكس

كندا

• شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

عنوان المراسلات

القاهرة +2-0122586455

إسكندرية +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

رجل العسكرية المبدع.. الفريق سعد الدين الشاذلي..

- ### حوار: نشأت الديهي

أن يشرح بالفارصا على استراتيجية عسكرية ذائفة، وباعا التاريخ وأغرد لها هضمة
الضامة، فكانت سطورا خفية تروي أعظم الميولات، سيرة هذا الرجل وصيته، كانت وما
زالت مكار عبثا وإجها، جميع الدوائر المعينة، إنه الفرق سعد القين الشائلي، لا يحتاج
إلى تقديم أو تحريف، فحيت أستمع إلى أوله واتبع إلى رثاه حول مستقبل وفتنا الصيب،
فبار الله التار:

[illegible]

المصر .. كان التوقيع فوقه قد أصدر تعليمات بين هؤلاء التعليمات ، لا يجب أن يستعيروا على اتصال عكسية فقط بل يجب أن يكتب لهم دور ما داخل الوصايا ، وقت يعمل شي ، جديد حيث يوجد أن هناك حوالي 200 ألفاً من التعليمات ، تقويت أن تقوم بعمل فورالمست حركة للفة الشئ ، ويترجم الناس من هؤلاء بنية التعليمات جديد ، تخصصي في فرع ما ويوجد على تخصصه ، وقت يتعلم كل هؤلاء كذا من فاعلة من وصلت للتجربة إلى 200 ألف ضابط

[illegible]

ويكن عدد القوات حوالي 7500 جندي، وعندما يندفع العرب من عند القوات المسلحة في واصل إلى 1.2 مليون جندي، جنداءه الموزعين بالبلد، لكن القاعدات الإسلامية في سوريا، ولوحده الجميع، عدد حوالي 4000 جندي، وكثيري حوالي 8000 جندي ضمن القوة المسلحة، والقاعدة، وجميع كتيبة كتيبة كال كتيبة، لكن الكثير الكثير العراقي والشرقي والشمالي، عند تلك القوات الإسلامية التي وقفت بصفته مثل ساليه تحت حصاره، وتقوم بتسليم حملة كويها، وتعد إلى قواعدها مرة أخرى، كما هناك كان يحدث قبل أن تأتي رئاسة الزعيم، وكان عدد القوات الإرهابية والتأثيرات القليلة المتصاحبة مع وجود القوات المسلحة إلى تسير قواتهم، على أن هناك مشكلة في تلك التي تريد أن يتم عدم إلى في الوقت المناسب، حيث لا يؤثر على شيء، فخر، قتل، قال أن هناك مشكلة وأخضع مشكلة جديدة، المتأسس من قبل أن عليهم التواجد في جميع الولايات أو الدول الإسلامية للفرج من جميع أوقاتنا ومشاكلنا، فالتحقيق من التقسيم من جديد يمكن أن يكون في مقدمة الأهداف، فالقادة الإسلام في إصلاحهم، وهذا أكثر ما نحتاج به في فترة ما قبل التخلي، التخلي عن القاعدة، حيث كانت هناك كتيبة إسلامية، التي لمي، على معرفة الكتيبة الإسلامية التي تم تهم وتوسيعهم، حيث أننا بايع عليهم نسخة، بحيث تكون متوافقة مع الجميع، وبعد قيام العرب، كان يجب بالبلد أن يكون هناك منسقين، والمصلحين، التي كانت وقعت على الولايات في يد العدو الإسرائيلي، أثناء ذلك، وقد تم التوقيع، ومنهم من التوقيع، فمثلاً على القوات الإسلامية الجديدة أن هذه الولايات ضمن أي شيء إلى الأعلى، وبشكل حتميا، حيث سيقوموا بسلطتنا جميعاً أن هذه الولايات الإسلامية، كما هو الحال - بطل

[illegible]

الموقف صعب ودقيق..

لكن الإدارة هي التي تسببت في كل ما حدث إما بسوء نية أو بحسن نية، ولا يجب أن ننسى أن مصر كانت تفتقر أساساً مع برطانيها العظمى في الاقتصاد والبرومة والاستثمار والتعبئة والزراعة والصناعة السياسية وقاعدة التعليم والكوادر، إلا أن الجيش لعباً قاعدة تركز عليها... وحتى القاعدة الشعبية التي من المفترض أن يستند عليها الحاكم لم تعد موجودة من الأساس، والفساد في واد والطعام في واد آخر، وقد تغيرت الإدارة وبدأنا رحلة البحث عن الحكم (اليسيف) أصبحت كل أعمالنا خالية من الحضور والجدية).

قلت للمريق سعد الدين الشاذلي :

الوسطى الوسطى تخلط وضاعت وسلطت من التركيبة الاجتماعية - خبر. ماذا نحن؟
فقط. غالباً ما يتم وضع التباين كإحدى أهداف السياسة الوسطى. في بعض المجتمعات
التي لا تزال تتطور داخل اقتصادات ريعية وماكس البروتستانت والتفويضات الملائمة لا يعطينا شهادات
عن السنوات العظيمة في المجتمع حيث نستطيع أن نصل إلى خط السياسة الوسطى. ولكن
في هذا العالم سريع التغير، أصبحت المجتمعات، وفيه الزئبد، من الاختيار إلى كفاية
المستلزمات، ومن خط السياسة الطبيعية والتربية التي هي مسؤولة الإدارة الحكومية في
الأساس، ويصبح خطاً خفياً جداً. هذا الاختيار السياسي يجب أن يحدد من المساحة
حيث أتسع الإقليم، وتوافر الثروات الطبيعية والمياه، بالإضافة إلى أهم ما يترك من رعيته
ومن هوافر الضمير السياسي الذي أصعب الحكومات استخدامه من طريق برامج التعليم
الخاصة. حيث تعاملت الحكومات مع العناصر البشرية على أنه عبء، على كامل الدولة، في
نظر إلى أنه افواه تاكل وتشرب فقط. وسيمتد أن هناك سواعد وقفول يمكن أن تستغل
في الماء والتمتعة.

سألت الصديق سعد الدين الشاذلي:

[illegible]

هؤلاء هوية هذا الجندي هل هو مصري أم هو إسرائيلي، ويتوجه الطائرة إلى إسرائيل، ويبدأ العدوان على الإعلان عن أسر كذا مصري، ويأتي هذا الفعل كجزء من الحرب النفسية التي تمارسها إسرائيل، وهذا نوع من الصليبات الإسرائيلية في هذه الفترة وهذه المنطقة.

وهناك نوع آخر من العمليات التي كانت تقوم بها إسرائيل، حيث بدأ يثاقط المزارعين الفلسطينيين، ويحبسنا بنا في سجون، بعد ذلك تمت إبادة هذا الكيان بقرارات المحاكم العسكرية التي تصدرت منها إسرائيل، فبعد العمل على القضاء على عرقنا من خلالنا نحن، تمهيداً لعمليات الترانزيت التي تقوم بها العملية من اللجوء إلى الكويت، والتكثيف، وكذا لدينا نوع من الشاي المسموم الذي يضاف له سبائك مسامكة كل خمسة كل متر، وكل قطعة لها خمسة ألوان وبمعجم الجواز الآسني، وكل منهم إلا يزال في أي طائرة أو سفينة، وكل واحد من هذه السفن يتسلسل إلى إسرائيل، ويقتل جميع الأجنات وعائلته، وكل الطائرات الإسرائيلية تهبط في هذه المناطق ويتم قتل الجنود والجرحى أو أسرهم، لقد كانت هناك فوضى عارمة لا يدن وتتوقف أفواه، فصاروا أفواه هذه الطائرات تبارق أفواههم في الفريز وسحبوا إلى الداخل، وتم تغيير أماكنها بسرعة، فكل أحد صارت تلاحظ بنا نوع الطائرات التي لا يفتقها الجرحى المرحوم، وبالتالي، نحن نلاحظ نحن الذين نعلم في هذا سوء، نحن الإسرائيليون يشربون لبن، والصلصة التي لا تأكل من تحت فمها، هذا نلاحظ الجرحى المرحوم أو يقتل عسكري من داخل، نحن في هذا يفتق هذا الجرحى من كل هذه السفن التي أقوم بسرهما أو ضررها وهدمته ولم أعلم، والتدبير والتخطيط والتسليم، وقد قيل كل هذا تعقيب على كل ما هو جلي في هذا، فمرة الثانية فاطمة التكريت سعد الدين الشاذلي قالت: هناك موسمين من مصر، الأولى تسمى بن الإصلاحيين الذين بدأوا بالتعليم كطريق جيد للإصلاح، والثانية تسمى بن الإصلاحيين الذين بدأوا بالتعليم، فاشتمت بن التعليم لا يكون إلا من الإصلاحيين.

[illegible]

كيف تقوم الآن بهكائنات الجحاحات التي تقف السبل في حربه للبدء في الإصلاحات؟
 المجتمع داخل العالم الحديث؟ لابد أن يتسلط على المجتمع ابتداء من التفكير النقدي
 التي تنقسم إلى وجه أن تقوم به وتجترعها والتعامل معها بطرق عقلية على المستوى
 إلى عالم مليء بالمعاناة ، ويجب أن نتخذ جميع العوامل في الاعتبار حتى لا نصلح شيئاً
 ونفسد شيئاً آخر فلتفرد الفرس على العالم العربي ، فالتغيرات السياسية داخلها أصبحت
 الصوري خلال الأخيرة ألفت تقابلها على اختلافات بين المصريين سابقاً وأيضاً ،
 نستطيع أن نعيد داخل المجتمع إلى مربع العلم والمعرفة والأشغال والحدود ؟
 بقوله : لابد جداً ، لابد الثورة الآن داخل أعالي في الإيجابية والمشاركة والتوضيح .



الفريق/ سعد الدين الشاذلي



جانب من الأسرى الأسراة



الرئيس، إلحاقاً / محمد أنور السادات



الشركة القابضة للنقل البحري و البري شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقري لميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة السويس عتصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً اقتصادياً كون زاوية انحراف الميناء (صفر) مما يحقق وقرأ فى التكلفة يقدر بـ \$٢,٥ للحاوية الواحدة .

- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.

- قفز تصنيف الميناء عالمياً فى مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة فى صيانة وإصلاح الحاويات تقوم بصيانة وإصلاح الحاويات وفقاً للمقاييس العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL) الدولية .

- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل و تنظيف الحاويات - تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

مخازن تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م^٢ .

- الطاقة النظرية السنوية ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م^٢ .

- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر رصيف .

- معدل التداول ٢٥ حاوية/ساعة/نوش .

المعدات :

- ٩ ونش رصيف عملاق .
- ٢ ونش رصيف متحرك .
- ٩ ونش ساحة عملاق .
- ٣٤ ونش ساحة تسكوبي .
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL: info@pscchc.com

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢م٥٠٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .

- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة .

- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م^٢ .

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب
لواء بحري/ محمد جمال ياسين

تأسست شركة مصرى للتجارة وخدمات النقل وخدمات الحاويات
٥٩٩٣٧٧١٥١ ٥٩٩٣٧٣٥٨٩٤ ٥٩٩٣٧٧٠٤١٩ فاكس



الميناء الجاف
DRY PORT

خلال يونيو 2008

7

Port Efficiency and Competitiveness

adopted two broad strategies: bigger ships; and establish dependable feeder networks. Bigger ships have tremendous cost advantages. A 20% cost advantage can be calculated for a 6000 TEU ship compared to a 4000TEU ship. Bigger ships would require a more complex and dependable feeder network. Thus, feeder or feedermax containership seize the greater share of the global container fleet representing 29% in 2007. This increasing demand is justified by liner need to connect hub ports with their hinterlands as well as their economic viability.

11. In addition to the above and to be more competitive, shipping lines formed liner consortia, which is a grouping of shipping lines which had agreed to cooperate to jointly benefit from sharing of assets and resources.

Cooperation among consortia partners in areas other than space sharing is now a norm. Consortia partners are now known to form "logistical alliances" to cooperate in land-based and support services including the sharing of resources other than just containerships' space. These include the sharing or joint purchase or joint operations of equipment, terminals, rail and other landside assets. Integration through competitive alliances becomes necessary in order to fill the mega containerships of 5000/6000 TEU capacity, as one carrier is unlikely to be able to fill its own ship by itself.

12. Activity in the container shipping industry over the last decade has centered on the establishment of various alliance and consortia agreements. Seldom has there been such a frenzied period of development involving most of the big names in the container business. A mega-alliance on the Far East-Europe trade takes top slot with Mitsui-OSK lines (MOL), Nedlloyd, Malaysian International Shipping Corporation (MISC) and American President Lines (APL) as partners from March, 1995. By January 1996, the group was joined by Hong Kong's leading container line, Orient Overseas Container Line (OOCL). Recently a decision was taken by K line and Yangming to form a partnership on the Far East-Europe and transpacific trades. Japan's leading container line, Nippon Yusen Kaisha (NYK) also started its new agreement with Hapag-Lloyd in March, 1996 on the Far East-Europe route, building on an already successful partnership in the transpacific and Far East-US east coast trades. By January, 1996, Singapore's Neptune Orient Line (NOL) joined the two big names. Talk was intense over the possibility of either United Arab Shipping Co. (UASC) or the P&O Containers and Maersk venture, would join the consortium. As of April 12, 1995, 64 container vessels were on order with more than 4000 TEU capacity and above (including 11 vessels of over 5000 TEU), with total aggregate capacity of about 300,000 TEU. This indicates that container ships are still growing. Today's consortia involve multi trade routes and are more likely to be, as the "carriers prefer to call them, "global consortia

Grand World Alliance: HLCL - MISC - NYK - OOCL

The New World Alliance: APL - HMM - MOL, it serves more than 40 ports and using more than 10 containerships in the major East - West container trade.

13. The impact of today's consortia realignment and expansion on ports is significant. Quite clearly, there would be fewer hub ports. Some ports in close proximity to the main east-west shipping routes would become main future strategic hub ports for direct calls by the consortium's biggest containerships. The other hub ports would become sub-hub ports for other relay services called by smaller ships in the consortium. Where consortium members have previously used different ports for the same regions, much negotiations is likely to take place before a compromise can be reached. Rationalization and consolidation of ports and

terminals will occur. The liner industry is currently undergoing major structural changes. Consortium realignments have created new groupings unprecedented in size and scope, setting in place new hub ports and mega terminals of the future and more new ports of call via joint sharing of consortium services.

14. In order that the consortium would be able to function efficiently with the maximum profit, the elements of the transport chain have to be controlled by the consortium or its agents. This would include: hub ports, sub-hub ports, feeder ports, terminals in all the three types of ports required, equipment and inland transport chain that is efficient and responsive to the needs of the consortium. Terminals and ports run by public sector in an inefficient way can no longer be tolerated and would be dropped from the considerations of the consortia. This would result in much higher freight rates and lower quality service to that country which essentially would penalize its export trade as well as its imports. Consortia may go a further step in the future and pick partnerships from some ports or terminals on which they greatly depend. Such a step would further penalize the public sector ports and increase the poverty of the countries that own them.

15. Future Port Development Strategies With the new alliances emerging in the shipping business, eventually it would tend to include agreements with specific ports which have already been developed to serve the shipping and maritime industry. Hub ports would be chosen by the shipping lines to maximize their profits, relay ports also would be fixed. Future alliances of shipping conglomerates would tend to establish the guidelines for their agreement with future hub and relay ports. Also dedicated feeder shipping would tend to increase, to minimize the risks and thus cost. It would be harder for common feeders to compete with that trend. Hub and relay ports would eventually be extended to bulk cargo as well. Singapore is doing that already and this would extend to other ports as well. Unification of cargo, especially containerization, will dominate any strategy that have efficiency and cost reduction as its objective.

16. Effect of GATT. With the GATT coming to force, it is most probable that it would make a lot of difference in increasing the amount of cargo carried by ships and handled at ports. Distribution centers would expend from the manufacturing to other locations for easier and timely distribution which may require speedy and efficient shipping and port handling. The same applies for spare parts and industrial inventories, which may also be regionalized for the same purposes, and in addition to reduce the inventories in the operating sites, which would contribute to cost savings

17. Competition and New World Conglomerates. The future of the maritime sector is expected to enhance competition and encourage World Conglomerates to be able to minimize the risks of competitive markets. However, everybody should be watchful that monopolies are not allowed in the sector. International conventions are there now to address these issues, but the existing ones may not be enough and they may need additional measures.

18. Slow Pace of Port Development. Ports in general, except a few major ports, have been struggling to keep pace with the development in the shipping industry but it has been lagging behind, both in the provision of sufficient infrastructure as well as improvement of the efficiency of port management and operations. This slow pace of development need to be addressed urgently, mainly by adopting the proper strategies that are practical and implementable under each country's constraints. The ports which are not going to develop quickly are eventually going to be left behind, with a loss to the country's economy.

Port Efficiency and Competitiveness

Part 1



DR. ISMAIL MOBAREK

Introduction

1. The importance of the role of the ports in socio-economic development cannot be overemphasized. Ports are the gateways of cargo for import and export transport. Moreover, the emerging transshipment trade cut across national boundaries and have

regional as well as global impact on freight transport costs. Exports are directly affected by the timeliness and cost of the service rendered at the ports, and thus affect the competitiveness of exports in international markets. Costs that are levied on imports pass directly to consumers and have a national effect on the well being of the people in general. Therefore, Governments all over the world are striving to enhance port efficiency and improve the competitiveness of their respective ports to capture a greater market share and to lower the costs incurred in passing the cargo through the ports.

2. Tools applied by governments to achieve better port efficiency vary from one country to the other based on the national circumstances and the constraints for one solution or another. But basically, all efforts are made to improve efficiency through increased incentives, accountability and market responsiveness. Experience in the world now include: privatization; commercialization (corporatization); and management contracting (leasing, concessioning, and franchising). It is the objective of the present paper to summarize the experiences, as much as possible, draw lessons of successes and to caution against pit-falls that can render the experience a failure for privatization and commercialization.

Background

3. The main development objective of all governments and development institutions is poverty reduction. The main instrument for poverty reduction is economic growth, which depends mainly on exports, and the transport sector is key input to improving export performance. Ports are the gateway for exports and imports, and thus have a direct effect on poverty reduction in any country. Moreover, the emerging transshipment industry is so attractive to regional ports, particularly for those with geographic advantage, that most of the ports in the region are competing for the transshipment trade; mainly containers.

4. The transport revolution started actually in the seventies with the introduction of container transport. Since containers are much easier to handle than break-bulk cargo; and handling could be easily mechanized and thus offer much better protection for the cargo at sea and on land; which translates into tremendous savings from spoilage and damage. In 1970, containers accounted for only 6% of world trade (excluding bulk cargo). By 1980, this figure rose to 20%, and by 1995 containers handled 60% of total world trade by tonnage. According to Drewry Shipping Consultants, in 2007 over 70% of the value of seaborne trade is being moved in containers.

In 2007 container trade grew by 10.1% from 2006 to reach 128.8 Million TEU and is expected to reach 141 Million TEU.

5. The wide use of containers has had the greatest impact on the manufacturing sector. Many companies now concentrate manufacturing in a few world scale plants to derive maximum

economies of scale. This can only be achieved with a dependable global logistics system to bring in raw material and component parts, and to ship out finished goods-on-time, all the time. Today, logistics takes center-stage in the manufacturing world. With just-in-time manufacturing, goods stored in warehouses have been reduced drastically, and inventories have moved into the distribution chain. For some companies, more capital is tied up in inventory and distribution costs than in plant and equipment.

6. Reducing the cost of logistics, therefore, has become as important as reducing the cost of production. To indirectly reduce costs, manufacturers are looking, nowadays, for more value-added from logistics activities. As a result, freight forwarders, warehouse operators, shipping lines and port operators are experiencing demands for new types of services. Instead of just storage services, manufacturers want inventory management. Instead of cargo stuffing, they want sorting and re-packaging. Some manufacturers have already reached the stage where they focus only on marketing and supply chain management, leaving "real manufacturing" to sub-contract manufacturers.

7. Manufacturing is expanding all over the world as the pace of industrialization continues to increase. Countries all-over the world now recognize that competitiveness in manufacturing is key to achieving high growth rates. This is specially so in Asia, where GDP growth continues to outpace the rest of the world, at least prior to the present difficulties faced in Asia. New stirrings can also be observed in Africa and Latin America. The center of gravity is gradually shifting away from the developed world, which strongly indicates a more global economy emerging for the 21st century. As more countries join the industrialization club, they recognize the need for more efficient infrastructure to enable manufacturing growth. Transportation infrastructure, both landward and seaward are essential pre-requisites for growth to take place. New ports are being built, expanded and/or reformed, new sea-routes started.

8. Such growth creates new opportunities, which in turn attract new players, thus increasing competition. In the coming years, growth in manufacturing and the focus on value adding logistics will put greater demands on the port industry to perform. The challenge posed is that: "can the port do what is required, cheaper, faster, more reliably, and more flexibly?" The challenge comes at a time where competition in the port industry, shaped by a combination of factors, has sharply increased. An excess of supply over demand, continuing deregulation, and jostling for market share has opened up vigorous freight price competition on a number of sea routes.

The Maritime Industry

9. The maritime industry has developed at a fast rate in the past. Bulk carriers, whether liquid or dry, have increased in size for the economy of scale. High insurance premiums and large losses in accidents put a cap on the bulk fleet size. The fastest growing industry in the Maritime sector is by far the container shipping. From the liner shipping, dedicated feeders, to the hub ports and relay ports. Competition between the shipping lines are becoming excessively fierce, but so far to the benefit of the users. Hopefully no monopoly arrangement should be let to emerge, but certainly it is going in that direction.

Global Shipping Trends

10. In order to meet the challenge and carry more cargo, faster, cheaper and to offer more frequent services, shipping lines have

أخبار من فوق السحاب



تطوير مطار طابا

بدأت الشركة المصرية للمطارات مشروعاً لتطوير مطار طابا لمواكبة نمو الحركة السياحية هناك، ويتم زيادة الطاقة الإستيعابية للمطار لتصل إلى 800 راكب في الساعة، ومن المقرر الإنتهاء من المشروع الذي يتكلف 32 مليون جنيه أوائل العام القادم.

تطوير مطار الملك عبد العزيز الدولي

وقعت السعودية مع شركة مطارات باريس عقد أعمال التصميم والخدمات الهندسية المرحلة الأولى من مشروع تطوير مطار الملك عبد العزيز الدولي، وتمتد فترة تنفيذ العقد 14 شهراً، وقد أكد عبد الله وخيمس رئيس الهيئة العامة للطيران المدني السعودي أهمية هذه الخطوة ضمن عقد مشروع تطوير المطار الذي سيبدأ إنجاز المرحلة الأولى منه بحلول عام 2012.

جراج صلاحيات مطار القاهرة

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأنه جارى إنشاء الجراج العملاق متعدد الطوابق، وذلك لخدمة جميع المزدحمين على المطار واستيعاب أكبر عدد من السيارات، وتصل تكلفة هذا المشروع 288 مليون جنيه، وتستغرق صلاحيات التنفيذ والإنشاء 24 شهراً، ويقوم الجراج على مساحة 23 ألف متر مربع، وهو مكون من 5 طوابق وتبلغ سعة الإستيعابية 3300 سيارة.

ربط المطار بالطريق الدائري

يتم إنشاء طريق جديد يعمل على ربط مطار القاهرة بالطريق الدائري وذلك لخدمة المسافرين والقادمين إلى مطار القاهرة الدولي من مناطق الصعيد والدلتا والسويس وبورسعيد وشرق القناة، ويكون بدلاً من طريق العروبة بتكلفة 80 مليون جنيه.

تحديث أسطول التونسية


تعاقدت شركة الخطوط التونسية مع شركة إيرباص لصيانة الطائرات على توريد 16 طائرة إيرباص طراز 330-350 وذلك ضمن برنامج واسع لتحديث أسطول الشركة استجابة لبرامجها التوسعية على المدى البعيد وبالنسبة لرحلات الطويلة إلى أمريكا الشمالية وآسيا.

طائرة جديدة لمصر للطيران

صرح شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأنه تم إستلام الطائرة الجديدة طراز بوينغ 700/800 التي تعتبر رقم 7 من أصل 12 طائرة تم التعاقد عليها، وذلك بعد أن قامت الشركة الصانعة في سياتل بالولايات المتحدة بإجراء عدة تعديلات على التصميم الخاص بها وفقاً لطلب شركة مصر للطيران.



الاحتفال بمرور 50 عاماً

تحتفل الخطوط الجوية المصرية بالشهر الجاري في مصر بمرور خمسين عاماً على بدء تشغيل رحلتها الأولى في سبتمبر عام 1959 بين القاهرة وبينما، وقد صرح المهندس رئيس الخطوط المصرية أن الشركة ستطلق مستغزاة في توسيع وتعميق شبكتها في أوروبا الشرقية والشرق الأوسط.



EGYTRANS

THE MOST INTEGRATED LOGISTICAL AND COST SOLUTION FOR BUSINESS AND PEOPLE

Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
Cap Asil	622	04/10/2008	Felixstowe
Santa Star	27	08/10/2008	Hamburg
J. Jigido	225	09/10/2008	Genoa
Dahli	533	30/10/2008	New York
Al Isha	532	24/10/2008	Jebel Ali
London vesper	531	18/10/2008	Barcelona
Al rojia	530	07/10/2008	Rotterdam
Al marah	526	23/10/2008	Singapore
Cap Roca	16	16/10/2008	Antwerp

Alexandria Branch, Coordination Egypt Department, 21, Dr. Agor 13 Mary Saeed - Tel: 517575 - 51718 Alexandria
Tel: 01554890134 (res) Mob: 011 748812 - 022 7467621, Fax: 010 5000091 - 5000092
e-mail: alexandria@egytrans.com.eg

بسم الله الرحمن الرحيم

'أنا أيتها النفس المحلقة، أرفعك فوق رأسية جديدة، وأجلك في عبادتي'.
وإذ يرفعك الله العلي

البقاء لله

رئيس مجلس الإدارة

نائب رئيس مجلس الإدارة

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

يشاطرون

الحاج عبده اللمعى

رئيس مجلس إدارة شركة ميتشيل جونيور

للتوكيلات الملاحة

الحاج عادل عبده اللمعى

رئيس المجلس الشعبى المحلى ببورسعيد

فى وفاة المرحومة

عزيزة على اللمعى

الترجمة بشرطة ميناء بورسعيد

أدخلها الله فسيح جناته

وآلهم أهلها وذويها الصبر والسلوان



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضاء - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

65 : QUAY 4, ALEXANDRIA - EGYPT
ALEXANDRIA - EGYPT
TEL : 03 4800633- 4800634
03 4862124 TELEX: 54566ACH UN
WWW.alexcont.com
E: alexcont@alexcont.com

شركة القمصاح لبناء السفن
 إحدى شركات هيئة قناة السويس
 تبدأ العمل في مشروع تكريك ميناء شرق بورسعيد
 لصالح الهيئة العامة لموانئ بورسعيد



اللاء / إبراهيم مديق



المهندس / محمد عزت الدردوي



الضريق / أحمد هاني فاضل



الوزير / محمد منصور

صرح السيد المهندس/ محمد عزت الداوي نرغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس بأنه قد تم البدء في تركيب وصيانة الممر اللامحي والحوض ودائرة الدوران لمشروع ميناء شرق بورسعيد بكمية تكريه في حدود 4 مليون متر مكعب بقيمة تعاقدية 23.036.800 يورو تنفذ خلال عامين ويتم التنفيذ بالوحدات البحرية التالية:-

* الكراكة المصاصة الفالقة سينا التابعة لمخارول الباطن الشركة المصرية البحرية حمولة 4500 متر مكعب .

* الوحدة البحرية تساح 3 (المتخصصة في تسوية قاع البحر) التابعة لشركة التمساح لبناء السفن .

* التفش الزرقا أحدث إنتاج لشركة التمساح لبناء السفن والذي تم إعداده وتجهيزه طبقاً للمواصفات العالمية للقيام بأعمال المساحة البحرية .

- تم التسليم النهائي لعدد/ 1 قاطرة تراكوتوز فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لأغراض المساحة والإطفاء وجارى التسليم النهائي للقاطرة فويت شنيدير قدرة شد 50 طن لصالح هيئة ميناء دمياط .

- نظراً لزيادة الشركة في بناء القاطرات تراكوتوز فويت شنيدير في مصر والعالم تم التعاقد على بناء وتوريد عدد/ 2 قاطرة أعالي بحار تراكوتوز قدرة شد 50 طن لأغراض المساحة والإطفاء لصالح هيئة ميناء بورسعيد .

- جارى بناء قاطرة طراز إلوأ قدرة 375 حصان لصالح هيئة قناة السويس .

- تمتلك الشركة عدد/ 2 ترسانة لبناء السفن (الإسماعيلية مزودة برافع سفن 1500 طن - ترسانة أبو قير)

- تمتلك الشركة رافع للوحدات العائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء الصمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن بجميع أنواعها ويستقدم في صيانة الوحدات البحرية لهيئة قناة السويس وشركات خدمات البترول والغاز وصيانة وحدات قوات متعددة الجنسيات وقاطرات هيئات الموانئ وسفن نقل البضائع وثناقات البترول والمياه قدرة 1500 طن.

- تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية المتخصصة (وروش عائمة - سفن خدمة- سفن متعددة الأغراض - سفن تركيبات وصيانة - قاطرات وإنشات خدمة ورياط ومساحة بحرية وكراكة وسيترك عمل في خدمة حقول الغاز والبترول البحرية وصيانة المراسى البترولية البحرية وبنصات البترول البحري والموانئ.

- تقوم الشركة بصيانة العائمات والمساعدات الملاحية لخدمة الملاحة بطليجي السويس والعقبة لصالح هيئة السلامة البحرية .

- تم الإنتهاء من صيانة شمنفوردة الرباط والكشعن حمولة 350.000 طن لشركة سوميد.

- جارى الإنتهاء من تطوير محطات المياه ببورسعيد والسويس .

- جارى الإنتهاء من توريد وإنشاء المرحلة الثانية لخطوط الزمر 1200 مم ببورسعيد.

- لدى الشركة إدارة غطس تعمل طبقاً لخطوط IMCA, MARINE, DIVING العالمية والغطاسين مؤهلين للعمل طبقاً للمنظومة العالمية ويعملون بشركات البترول والغاز كما تم تطوير معدات الغطس بالشركة طبقاً لطلبات شركات البترول والغاز بمنظومة IMCA, MARINE, DIVING وأصبحت الشركة الوحيدة على مستوى الشرق الأوسط الحاصلة على الشهادات في أعمال الغطس.

- قامت الشركة بتطوير جميع الوحدات والمنشآت لتساير مستجدات العصر ومتطلبات شركات البترول وتم تجديد عقد تاجير جميع وحدات الشركة البحرية لشركات البترول والغاز.

- تقوم الشركة بصيانة وتشغيل وتطبيق أسطولها البحري والمكون من مشرورين وحدة بحرية متخصصة طبقاً للمنظومة العالمية CMID/IMO مع تطبيق جميع متطلباتها ومعيارها من GMDSS, SOLAS, MARPOL, LOAD LINE طبقاً لمتطلبات برتش بتروليم ويرتش غاز وهيئات التصنيف العالمية.

- ونظراً لحرص إدارة الشركة على الحصول على الشهادات المؤهلة لعمل الشركة في نصاب الشركات العالمية العاملة في مجالات تخصصها وذلك بالوصول على الشهادات الآتية:-

HSE-ISO9001-2000-ISM-OHSAS18001-1999-IMCA MARINE DIVING

وهي شهادات المنظومة الدولية للسلامة والصحة المهنية والبيئة وهي أعمال الغطس والبحرية وتشغيل السفن والتي جعلت الشركة في مصاف الشركات العالمية في مجال بناء وإصلاح السفن والعمليات البحرية وخدمات البترول والغاز .

- جارى دراسة تركيب كوكب اللبنة التضمين للمنشآت برأس شقير الخاص بشركة جايكي.

- جارى دراسة توريد وتركيب المساعدات الملاحية لتأمين وسلامة الملاحة من القاهرة إلى دمياط بطول 240 كم لاسباب الهيئة العامة للنقل النهري.

- حصلت الشركة على عضوية إتحاد مقاولي الأعمال البحرية العالمية .

- وقد تحقق ذلك بفضل مساندة السيد الفريق / أحمد هلى فاضل رئيس هيئة قناة السويس وإدارة الشركات بهيئة قناة السويس والعاملين بالشركة الذين يمتلكون خبرات عالية وتادرة في مجالات عمل الشركة.



الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA
OF MARITIME, INSURANCE
& INTERNATIONAL TRADING

دكتور ريان
مختصر الكري

الناشر
المطبعة
1988

والالتزامات كل من البائع والمشتري طبقاً لهذه العقود. وتشمل هذه الموسوعة أيضاً الاختصارات الشائعة في مجال النقل الدولي عاماً والنقل البحري خاصة وكذلك تحتوى على شرح واف للتأمين البحري ونوادى الحماية والتعويض، كما تعرض أيضاً بعض المقالات المتناولة بالشرح لفرقة التجارة وهيئات التصنيف الدولية.

هذه الموسوعة هي الأولى في سلسلة الموسوعات التي سوف تنشر إن شاء الله تبعاً في مجال النقل البحري.

وتعتبر هذه الموسوعة من أهم الموسوعات المتعلقة بمجال النقل البحري نظراً لما تحتويه من مصطلحات تجارية وفنية مستخدمة في عقود التجارة الدولية كما تحتوى أيضاً على عقود التجارة الدولية



الموسوعة البحرية والتأمينية والتجارية

ENCYCLOPEDIA OF MARITIME INSURANCE & INTERNATIONAL TRADING

الحلقة الأولى

دكتوريان / منتصر السكري

الباب الأول

المصطلحات التجارية والفنية المستخدمة في عقود التجارة الدولية (الإكوتيرمز وترجمتها باللغة العربية)

10- AD VALOREM

Certain freights or insurance premiums are based "ON THE VALUE" of a cargo
- AD Valorem Duty
- AD Valorem Freight
- AD Valorem Stamp

11 -AFFREIGHTMENT

A contract to carry goods by ship. Charter- parties and bills of lading are contracts of affreightment

12- AGROUND

A vessel is aground if she is not freely floating in water, but her bottom has touched the ground of the sea, a river, or a port and she cannot move

13- ALLOTMENT

A narrow passage in a ship

14-ALL RISKS

An insurance term used in cargo insurance which means that the policy covers the insured property for loss caused by any fortuity.

The policy does not cover inevitable loss.

In practice, such a policy always specifies certain risks that are excluded from cover.

15- ALLOTMENT

Distribution, or apportioning, a share allotted to any one

16- All Purposes

In chartering the time allowed for loading and discharging is sometimes stipulated together in one figure with the remark "all purposes".

e.g. " 8 weather workings days 24 consecutive, all purposes"

17- Almanac

A table of days, weeks, and months

18- ALWAYS AFOAT

Term stipulating that a ship must remain afloat at all times, i.e. charters to guarantee safe berth with sufficient water.

19- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Classification institution of the USA (see classification).

10 - متسوب إلى (أو حسب)

القيمة، بعض التوالين أو أقسام التأمين تصب على أساس قيمة البضاعة
+ رسم على حسب القيمة أو رسم نسبي لتمييزه عن الرسم الثابت أو المحدد
+ توالين البضاعة محسوباً على حسب قيمتها
+ دفة تسمية

11 - عقد النقل البحري، عقد بين

الناتق والشاحن لنقل بضاعة على سفينة، وتعتبر مشاركات التجار ومندات الشحن من عقد النقل البحري

12 - الجنوح، إذ

تكون السفينة قد جنحت أو (سجلت) عندما يصعب عليها أن تطفو بحرية فوق الماء ويكون قائماً مرتكلاً على قاع البحر أو النهر أو الميناء فلا تستطيع أن تتحرك

13 - ممر أو مضيبي باسفينية، ممر

ضيق داخل السفينة أو على سطحها

14 - جميع المخاطر، بند وثائق

التأمين على البضائع مخددة أن التأمين يغطي حالات النقل أو الفسادة التي تحدث مصادفة حسب الظروف ولكن التأمين في هذه الحالة لا يغطي حالات النقل أو الفسادة العتية التي يتعذر تجنبها.

وتنس الوثيقة عادة في مثل هذه الحالة على إشتداد مخاطر معينة من التغطية التأمينية

15 - حصة أو توزيع الحصص، الممة

التي تخص أحد الأطراف، أو القيام بعملية توزيع الحصص على الأطراف المعنية

16 - لجميع الأضرار، في أعمال

تأجير السفن ينص أحياناً على إثبات السموح به الشحن والتفريق مع برف واحد مع ذكر مصطلح "جميع الأضرار"
هذه: 8 أيام يسمح بها الجو كل 24 ساعة مستمرة لجميع الأضرار

17 - التقويم (التجيرة)، التقويم،

والبينات الخاصة بمعرفة أيام وأسابيع وشهور السنة

18 - ضمان السفينة طافية، مصطلح

ينطق على شرط التعهد بإستمرار السفينة طافية أو غامرة بمعنى أن يضمن المستأجرين السفينة مرسى آمناً في ميناء ذات عتق كاف

19 - المكتب الأمريكي لتأمينات

السفن، الهيئة الأمريكية المختصة بتصنيف وتسجيل السفن التابعة للولايات المتحدة الأمريكية

1- ABANDONMENT:

Abandonment of ship OR
Abandonment of voyage

2- AB INITO

(Latin)

3- ABOARD

On board ship, train or plane etc...

4- ABROAD

In a foreign country

5- ABROGATION

The cancellation of a contract or a charter party

6- ACT OF GOD

Incident or accident which human precaution and control are unable to prevent.

7- ACTUAL TOTAL LOSS

This relates to an insurance policy and can occur in any of four ways

(1) The property is completely destroyed,

(2) The owner is irremediably deprived of the property;

(3) Goods change their character to such a degree that they can be said to be no longer the thing insured by the policy,

(4) The subject matter of the insurance, be it ship or goods on board the ship that is corded as "missing" at Lloyds

-Constructive Total Loss

Where the Assured abandons the subject matter insured to the underwriter and claims a total loss. He can do this when he is deprived of the insured property and is unlikely to recover it, or in the following circumstances:

(1) Ship

The cost of recovery and repair would exceed the insured value

(2) Cargo

The cost of recovery, reconditioning and forwarding would exceed the value of the goods at destination

8- ACTUARY

An expert who makes calculations for insurance companies

9-ADDRESS COMMISSION

A commission due to charterers or their agents, practically a reduction of the freight.

1 - التارك الداخلي، ترك السفينة أو

لتخلى عنها وهجرها بسبب تعرضها لحادث خطير يؤدي إلى هلاكها. كما يستعمل هذا المصطلح أيضاً للتعبير عن التوقف عن إستكمال الرحلة البحرية أو لإلغائها
2 - مثل البداية، مصطلح لاتيني معناه منذ البداية

3 - على ظهر السفينة،

أو على متن الطائرة.

4 - خارج البلاد،

5 - فسخ أو إلغاء، فسخ أو إلغاء العقد أو مشاركة التجار

6 - القضاء والقدر، الفعل أو الحادث

الذي لا يمكن لقوة بشرية أن تتحكم فيه أو تمنعه

7 - الخسارة الكلية الضمنية، بند يرد

عادة في وثائق التأمين مواءم أو الفسادة الكلية الضمنية قد ترد في إحدى الحالات الأربعة التالية

(1) إذا تعطل الشيء المؤمن عليه كلية

(2) إذا رأى المالك أن الشيء المؤمن عليه يتعذر أو يستحيل إسترجاده أو معالجته أو إصلاحه

(3) إذا حدث تغيير في طبيعة البضاعة بحيث يمكن القول بأنها لم تعد نفس البضاعة التي تم التأمين عليها

(4) إذا اعتبر الشيء محل التأمين (سفينة) أو بضاعة موقوفة على سفينة "مفقودة" طبقاً للمفهوم "الويزر"

- الخسارة الكلية الإعتبارية،

ويستخدم هذا المصطلح في وثائق تأمين السفن (مدى) ويهدف أن السفينة تتغير في حكم البلاك الكلي إذا كان قيمه إصلاحها أو مصادرها إنقضاء تتجاوز قيمتها التسمية وهذا يتعلق أيضاً في حالة التأمين على البضاعة.

8 - الخبير الإكتواري، خبير متخصص

في عمليات التأمين ومحاسبتها

9 - عمولة التوطين، العمولة المستحقة

للمستأجرين أو لوكلائهم وتستقطع من التوطين. وهي من الناحية العملية تعتبر تخفيضاً للتوطين

يقدم عبد السلام السيد أحمد

أستعرض الدكتور فاروق العقدة محافظ البنك المركزي المصري البيان الصحفي للبنك الذي أعلن استمرار تحسن أداء الاقتصاد المصري مع العالم الخارجى خلال السنة المالية 2007/2008 حيث حقق ميزان المدفوعات فائضا كليا بلغ حوالى 5.4 مليار دولار مقابل 5.3 مليار حققتها فى السنة السابقة، وكان من نتيجة ذلك زيادة رصيد الاحتياطيات الدولية بذات القدر نتيجة محصلة لصافى التدفق للداخل فى ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية البالغ 7.1 مليار دولار، وهافض ميزان المعاملات الجارية البالغ نحو 0.9 مليار دولار الذى جاء محصلة الفائض المحقق فى كل من ميزان الخدمات وصافى التحويلات بدون مقابل.



دكتور فاروق العقدة

يوسف جابر خالى

التبادل التجارى مع الدول العربية

وزير المالية يأتى بأرقام التبادل التجارى بين مصر والدول العربية - فى إطار اتفاقية تسير التجارة العربية - شهدت تسعيا ملحوظا خلال الفترة الأخيرة حيث بلغ حجم التبادل التجارى بين مصر والدول العربية المتضمنة للاتفاقية حوالى 38 مليار جنيه عام 2007 مقابل 25.6 مليار جنيه عام 2005 بنسبة نمو 48%. وبلغ حجم الصادرات المصرية للدول العربية المتضمنة للاتفاقية - والتي تضم الإمارات والبحرين وتونس والسعودية والسودان واليمن وسوريا والعراق وسنغافورة وكوت ديفوار وليبيا والمغرب بالإضافة إلى مصر - نحو 12.2 مليار جنيه عام 2007 مقابل 9 مليارات و867 مليون جنيه عام 2005. وبذا تصل نسبة النمو فى الصادرات المصرية حوالى 62.4%. وتعتبر السعودية أكبر دولة عربية مستوردة من مصر خلال عام 2007 حيث بلغ حجم الصادرات إليها نحو 2.219 مليار جنيه تلتها سوريا بحجم صادرات 2.108 مليار جنيه، ثم لبنان بحجم صادرات 1.682 مليار جنيه، تليها ليبيا بحجم صادرات 1.423 مليار جنيه، ثم دولة الإمارات العربية بحجم صادرات 982 مليون جنيه، كما أن السعودية تأتي على رأس الدول المستوردة لمنتجات مصر وبزائدات وصلت قيمتها إلى حوالى 12.521 مليار جنيه، تلتها كوت ديفوار بحجم واردات حوالى 6.101 مليار جنيه، ثم الإمارات بحجم واردات حوالى 1.616 مليار جنيه، ثم ليبيا بحجم واردات نحو 1.5 مليار جنيه، ثم سوريا بحجم واردات 1.179 مليار جنيه.

وأكد البيان على أن الصادرات السلعية حققت زيادة بلغت 7.3 مليار دولار بمعدل 33.3% التالى حوالى 29.4 مليار دولار، وكان ذلك محصلة لزيادة الصادرات البترولية بمعدل 43.2%، والصادرات غير البترولية التى تشمل السلع تامة الصنع والمواد الخام بنسبة 25.6%، كما أن الواردات السلعية ارتفعت أيضا بمعدل 37.8% أى بمقدار 14.5 مليار دولار لتبلغ 52.8 مليار دولار، ويرجع ذلك إلى الزيادة فى الواردات البترولية للموسم، بجانب ارتفاع الواردات غير البترولية بمعدل 26.4%، وقد شلت كافة المجموعات السلعية وعلى رأسها السلع البترولية 33.6% من إجمالي الزيادة فى الواردات.

الميزان العائلى

حقق الميزان العائلى فائضا فى السنة المالية 2008/2007 وصل إلى 15 مليار دولار وذلك مقابل 11.5 مليار دولار خلال السنة المالية السابقة ويرجع ذلك إلى ارتفاع المتحصلات القديمة بمعدل 33% والتي من أهم بنودها:

- إيرادات السياحة التى تساهمت بمعدل 32.3% لتصل إلى 10.8 مليار دولار.
- متحصلات النقل نتيجة ارتفاع حمولة رسوم الممرات فى قناة السويس بمعدل 23.6% لتبلغ حوالى 5.2 مليار دولار وإنشاد عدد السفن العابرة والموانئ الصافية بالإضافة إلى المتحصلات من دخل الاستثمار بمعدل 8%

صافى التحويلات

حقق صافى التحويلات بدون مقابل ارتفاعا بمعدل 32.2% ليصل خلال السنة المالية محل العرض ليمثل إلى حوالى 9.3 مليار دولار مقابل 7.1 مليار خلال العام السابق.

ميزان المعاملات الرأسمالية والمالية

وبالنسبة لميزان المعاملات الرأسمالية والمالية مع العالم الخارجى فقد أكد البيان على تصاعد الاستثمار الأجنبى المباشر فى مصر خلال السنة المالية 2008/2007 ليحقق صافى تدفق للداخل قدره 13.2 مليار دولار مقابل 11.1 مليار دولار خلال السنة المالية السابقة حيث بلغ صافى الاستثمارات الواردة لتأسيس شركات جديدة أو زيادة رؤوس أموالها 6.4 مليار دولار مقابل 5.2 مليار دولار خلال السنة المنصرمة.

وسجل الاستثمار الأجنبى المباشر فى قطاع البترول صافى تدفق للداخل بلغ 4.1 مليار دولار مقابل 3 مليار دولار، كما أن حمولة صافى شركات محلية استثمرت فى أجناس سجلت خلال العام 2.3 مليار دولار مقابل 2.8 مليار دولار، وحققت الاستثمار فى شراء عتلات حوالى 400 مليون دولار.

خطوط هيونداي

تدخل ميناء الإسكندرية

وخدمة جديدة لموانئ العقبة والحديدة



موانئ عامة جداً من شأنها أن تساعد فى تعزيز إقباله التجارية العربية الحرة وقد صرح القاضى أن الخط قد قرر التوسع فى تقديم خدماته فى مصر على خلفية النمو الاقتصادى فى البلاد والتطور الحديث فى الموانئ ومعدات تداول البضائيات وأصناف السيد تكنولوجى مدير الخط فى مصر أن خطوط هيونداي تتوى التوسع فى تقديم خدماتها فى مصر كما سيتميز الخط بتوفير الحواجز القارية اللازمة لتتميز بولوجها بالإسكندرية وبمطابق وورسويد وبمطابق القاهرة الكبرى

إستكمالاً للمبادرة الناجحة لخطوط هيونداي فى مصر بدأ الخط فى خدمة ميناء الإسكندرية مصفاة منتقلة وذلك بعد أن تعاقدت مع شركة الإسكندرية لتداول الحواجز وقد استقر الرأي على الحلول بمطلة ميناء الإسكندرية من خلال إيجار أسبوعى من موانئ الشرق الاقصى والصين والتمتد والبحر الأسود بإستخدام ميناء مديان كميناء محوري وذلك عن طريق خدمة MEX MED.BBX وبما أن الهندس محمد القاضى نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادامس للملاحة الركيل العام لخطوط هيونداي بمصر أن الخط قد بدأ فى خدمة كل من ميناء العقبة بالأردن والحديدة باليمن من خلال إيجار أسبوعى من ميناء مديان وهى



البنوك والتمويل الإستثماري لأساطيل السفن

الجزء الأول

بقلم / سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات



أولاً - أهمية صناعة تمويل السفن،

هذه الصناعة الدولية تفسلها والقوية في قطاع إقتصادي يعد من أهم القطاعات الفعالة للخدمات المصدرة للأسواق الدولية تعد صناعة تمويل الإستثمار فيها على مدى التفهم لضرورة إندماجها في عمليات إعادة تأهيل وميكسة خريطة محاور التنمية والنمو في مصر بما يوزن من دور هذه الطاقة الإنتاجية التي تحقق تفوق الصادرات الخدمية للعالم الخارجي من جانب

ويعود فريض من العملات الأجنبية للإقتصاد القومي من جانب آخر.

غير أن هذا الإستثمار طويل الأجل يركز على عدة مفاهيم صامية ذات جوى لا تحتل الأرقام وأهم هذه مفاهيم هو التناثر المتوزن ما بين وظيفة التمويل ودور الإستثمار. فالتمويل لشراء سفن من جانب البنوك يعد إستثماراً لأرصدة الأموال المتركة لها ليدون إستخدام أو توظيف إقتصادي مجد وشراء السفن من جانب للوك القانمن أو اللوك اللود يعد إستثماراً تنمويًا يوسع من رقعة الأصول والطاقت الإنتاجية. ومثل هذه العملات التعاقدية لا يمكن فهمها أو حسابها على نحو رقمي بحث بل يتكهنها روح ومحيار الجدية والشفافية والإجراءات التقاعمية ما بين ملاك السفن المستثمرين والمقرضين.

ومن قبيل لوجية ولشافية فإن البنوك (و) أو مؤسسات التمويل التي تعمل إلى الإستيقاظ من السفينة المشترقة سواء أكانت جديدة أو مستعملة تساهي بالمثل قيمة القرض التمويل الذي منح من أجل شير نها وأنه أن تكون هناك فائرية ماعلة الكلفة لتطبيقات الصيانة والإصلاح ما يترش منها العصر الإقتصادي للأصل المشتري (السفينة) بالإضافة إلى حقيقة

عمر السفينة وحالتها الفنية وقيمتها السوقية الحقيقية ومستواها التكنلوجي. وفي هذا الصدد أيضاً فالهبة المقرضة (المقولة من صلاحياتها التلك من طراز السفينة (Ship Type) لزعم شراؤها ومنتها (Class) والعلم التي تحمله (Flag) وما هي الهمة التي توات عملية التقييم سواء أكانت سمسار (Shipbroker) أو فريق سمسارية البيع والشراء (Sale and purchase brokers) الذين يوسعون تحديد القيم الحقيقية

المدركة في هذا الشأن.

ثانياً: معايير تلك السفن ومبررات تمويلها،

ومن الغريب أن هناك معايير وأظمة يمتنع على المقرض والمقرض أن يتعريها عند الضرور في شر السفينة التي يراء تملكها.

1 - ما هي طبيعة نشطة التجاري في ميدان النقل البحري والتجارة البحرية الدولية وما هي المناطق الجغرافية التي ستمثل فيها السفينة.

2 - وما هي الغاربات أو الاحتمالات الأخرى للنقل التجاري البحري التي يمكن أن تستفهم فيها السفينة.

3 - وما هي الموصافات المكنى الفنية للسفينة والآلتها (Machinery) وتجهيزاتها (Equipment).

4 - التمن العادل للقيم تقويماً مائياً سليماً الذي ينبغي دفعه مع الأخذ بعين الإختيار حيولة السفينة (Dry-docking) أي إدخالها إلى الموضر الجاهل لإجراء بعض التعديلات أو التعديلات عليها (Modifications) في كل الأمر.

5 - هذه المهام هي فريضة لازمة على مستوى الإستشارات التمويلية من الأصوب أن يتكامل بها رجل الأعمال.

6 - الذي يعزم على شراء سفينة. فإن أخفى في الإلتزام بتمويلها سييسر اليك المقرض أو المؤسسة التمويلية إلى القيام بها ضماناً لمخومية القرض (Reliability).

والتي جانب هذه النقاطات المبدئية التي يقوم بها المقرضون للتحقق من الموصافات الفنية والتثبت من صلاحية السفينة المحتمل شراؤها لتعقيبات. فإن عليه أن يقوم بالتفقق من شروط أخرى لابد من توافرها.

1 - مراجعة سجلات ميقات التصنيق الدولية الصالية والسابقة وما تضمنه من تقارير الحيقة (Dry-docking)

والذكرات المتعلقة بقعة (تصنيف) السفينة ومطالبات شركات التأمين وللمؤمنين البحريين (Underwriters) إذا شئ ذلك.

2 - القيام بفحص شامل على ودخل السفينة إنشائها والمعدات والتجهيزات ومراجعة دورات الصيانة التي تحت السفينة وسجلات ما تم من معانيات مع وجوب أن يتضمن الفحص الفرائز الجافة وفراغات مياه الصابورة بواسطة فنيين مختصين وخبراء في نظم تشغيل السفن.

3 - مراجعة نظام الإدارة في ظهر السفينة فيما يتعلق بالصيانة وأساليب العمل المتبع. وكذلك السجلات التي توضح عدم التمسك للتمتظ بأنظمة إدارة السلامة الدولية (ISM Code non-Conformity records).

4 - والوقوف على نهج القفزة والكفاءة (Capability approach) يمكن المشتري أن يقوم بريرة لقر مكاتب مالك السفينة (البنانك) للفقن من ناحية نظام الإدارة وأساليب الإدارة الفنية لطاقت السفينة بحث عن الكيفية التي تدار بها السفينة.

5 - الإستعانة بقاعدة البيانات التي تضمنع عن أحوال الآلات والمعدات للاستعروب على التجهيزات في ظهر السفينة التي تثبت أنها ماعلة التكاليف الإصلاح أو الإستبدال في المستقبل ويمكن من ثم الإستعانة بقاعدة البيانات هذه لتقريب بتفاصيل حالات العمل الماعلة في السفينة لمعرفة طبيعة ومدى وكلفة والرات الذي سيستلزمه الإصلاح.

6 - بد التلك من الحالة المالية (القفيرية) للسفينة يتم إجراء التقدير الفني التقدير الفني لتقدير ما إذا كانت الحالة ماعلة لعملية البيع والشراء الماعلة (Trade).

7 - أن يقوم المشتري بعملية مراجعة لسوق البحرية لمعرفة مدى ملاءمة سعر السفينة.

8 - إستفسار مدى فة التقييم (التصنيف) الجوى على أساس العوامل لعناصر وثيقة الصلة بالموضوع التي تمنع على المقارنة ما بين السفينة ومثيلاتها الأخريات.

ثالثاً: تمويل سفن جديدة تحت الإنشاء،

تكاد تكون السفينة الإشرابية (parameters) التي يجري توحيها في شراء السفن القائمة (Existing Tonnage) في ذاتها التي تلحق في إنشاء السفن الجديدة (New Buildings) إلا أن هناك بعض الإحترازات التي لا ينبغي تجاوزها وهي:

1 - في مرحلة التصميم من المستحسن التمويل على قاعدة مطوالت أحوال الآلات البحرية لإختيار الطراز الأنسب للسفينة تحت الإنشاء ومدى ملاءمة هذه الآلات لطبيعة المهام التي ستقوم بها.

2 - إستبعاد المشورة فيما يتصل بالجوانب التجارية والإدارية والفنية ودراسة أحوال الماعان على السفينة وفهماتهم (Ergonomics). بشأن السفينة التي يراء بنائها. مع الأخذ في الإختيار أسلوب الإدارة المنتهج في السفينة التي يمتلك السفينة ومستوى الممارف العملية لطاقت الجارية الذي سيمثل عليها.

3 - ولكن السفينة تبنى عادة في ترسانة دولة أجنبية ذات لمة وثقافة مغايرة فمن الأجدى الإستعانة بمثل من ذات الدولة لعمالية مصالح المقرض وكذلك بفضل تكليف شخص محترف للقيام بمهام شاطف على المشروع (Project Manager) وتولى مهام شاطف الاتصال ما بين بناء السفينة ومالكها.

4 - هي حال عدم قيام ترسانة بناء السفن بتزويد السفينة قيد الإنشاء من لنهم بالمكينات والمعدات يمكن تلك السفينة أن يقوم بنفسه عن طريق مختصين لفحص هذه المكينات والمعدات قيد أن يشخصها ويربها إلى الترسانة. ويقتض ذلك تلحق أي معوقات أخفة بالإضافة إلى خفض التكاليف الإضافية.

5 - ومن يهيجات الأمور فإن أي رغب في شراء سفينة مستعملة أو جديدة سيبريد من زيادة كل شيء والمزيد والصواب عتايه لأن أي مصروفات إضافية سيضعها ستكون طافية إذا



بسم الله الرحمن الرحيم
"يا أيها النفس المطمئنة • أرحمى إلى ربى راضية مرضية • فادخلى فنى عبادى • وأدخلنى جننى"

صدق الله العظيم



رئيس مجلس الإدارة
نائب رئيس مجلس الإدارة
وأسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
ينعون ببالح الحزن والأسى

والد

اللواء بحرى متقاعد

منير سعد محمد أبو سمره

رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب
الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية
ووالد حرم
اللواء بحرى متقاعد

ممدوح توفيق دراز

رئيس هيئة موانى البحر الأحمر
داعين الله أن يتغمد الفقيد الكريم
بواسع رحمته وينزله فسيح جناته
ويلهم آله وذويه الصبر والسلوان



عوامل الإرتقاء بأهلية العاملين في البحر

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



1 - إختبار العاملين في البحر

كان العمل في البحر مهنة تجذب الشباب كوسيلة لمشاهدة العالم، وفي الدول البحرية التقليدية كانت مهنة العمل في البحر مهنة محترمة إجتماعياً، إلا أنه توجد الآن سبل أخرى لمشاهدة العالم، كما أصبح للتقنيات الحديثة للعمل في البحر تأثيراً قبيحاً. وأكبر تأثير في هذا الشأن يوجد في اليونان حيث أن الشباب هناك أصبحوا لا يتحسسون في إتباع

أبائهم في العمل في البحر نظراً لوجود فرص عمل أخرى مفتوحة أمامهم

إذن - لماذا يرغب الشباب في العمل في البحر في القرن الواحد وعشرين؟
العديد من الناس، فإن مهنة العمل في البحر مختلفة وتشكو وتعتبر ممارسة حقيقية وفرصة لكي يكون الفرد في النهاية مستقلاً عن إدارة وتشغيل سفينة تجارية فيجوب البحار بين الموانئ

والتي تعتبر حقبة دالية ومهمة في التجارة الدولية.
أما البعض الآخر من الناس، فإن إختيار العمل في البحر هو وسيلة للكسب المادي، وذلك عندما تكون اليونان قليلة والمهاجرة شديدة في بلادهم، ويكمن العمل في البحر فرصة لتكوين عالة والإعتماد المستقل وهذه الفئة تنطبق على العديد من العاملين في البحر من الدول النامية ودول شرق أوروبا التي كانت ضمن الإتحاد السوفيتي المنهار.

وبالرغم من أن العمل في البحر شاق، فإن العديد من يعملون أساساً لتحقيق المكسب المادي يمكن تشجيعهم على الإستمرار في العمل في المهنة وذلك بالقيادة وإدارة الجيدة. أما لتتمتع المزيد من الشباب بالعمل في البحر فإنه يلزم عمل المهنة البحرية مشقة والتشرف والإعلان عن فعاليتها على أكبر عدد من الشباب المنظم من ذوي الصلاحيات والقدرات.

وكان أسلوب الإختيار يعتمد على مراهقة الإلتحاق بالعمل البحري والقبول الشخصية. ولم يكن هذا الأسلوب علمياً ومضبياً، وهذا حال هناك فرق كثيرة الإلتحاق العلميا بين المتقدمين وبوسيلة المستقل، فإن هناك أساليب علمية وتقنية حديثة تستخدم في الإختيار أسرع وأكفاً وبشكل أحسن لأفضل الصلاحيات والقدرات، فالإعتماد بالإختيارات الجيدة يمكن أن

يؤثر إيجاباً عالية تظهر فيها بعد.

2 - التعليم البحري

إن الشباب المتمكن لديه خيارات واسعة للعمل في المهن المختلفة، ولشأن يسهل تعليمهم بسرعة، وهم عادة يحرصون على التقدم والإرتقاء في مهنتهم ويتطلعون إلى الدرجات والفرص ذات المنفعة والمصلحة لهم. أما الشباب الذين لم توجد لديهم الفرصة للتعليم الجيد - كما هو الحال في معظم الدول النامية - فربهم إذا أظهروا الفرصة للتعليم قد يكونوا أقل إستيعاباً

خسب لأسلوب الإختيار، يعتمد على مراهقة الإلتحاق بالعمل البحري والقبول الشخصية. ولم يكن هذا الأسلوب علمياً ومضبياً، وهذا حال هناك فرق كثيرة الإلتحاق العلميا بين المتقدمين وبوسيلة المستقل، فإن هناك أساليب علمية وتقنية حديثة تستخدم في الإختيار أسرع وأكفاً وبشكل أحسن لأفضل الصلاحيات والقدرات، فالإعتماد بالإختيارات الجيدة يمكن أن

يؤثر إيجاباً عالية تظهر فيها بعد.

وكان أسلوب الإختيار يعتمد على مراهقة الإلتحاق بالعمل البحري والقبول الشخصية. ولم يكن هذا الأسلوب علمياً ومضبياً، وهذا حال هناك فرق كثيرة الإلتحاق العلميا بين المتقدمين وبوسيلة المستقل، فإن هناك أساليب علمية وتقنية حديثة تستخدم في الإختيار أسرع وأكفاً وبشكل أحسن لأفضل الصلاحيات والقدرات، فالإعتماد بالإختيارات الجيدة يمكن أن

يؤثر إيجاباً عالية تظهر فيها بعد.

وكان أسلوب الإختيار يعتمد على مراهقة الإلتحاق بالعمل البحري والقبول الشخصية. ولم يكن هذا الأسلوب علمياً ومضبياً، وهذا حال هناك فرق كثيرة الإلتحاق العلميا بين المتقدمين وبوسيلة المستقل، فإن هناك أساليب علمية وتقنية حديثة تستخدم في الإختيار أسرع وأكفاً وبشكل أحسن لأفضل الصلاحيات والقدرات، فالإعتماد بالإختيارات الجيدة يمكن أن

3 - التدريب البحري

ويحسن الأسلوب المصنوع لتأهيل في الكليات البحرية تكون أهمية فرص التدريب العملي في البحر، وفي الآونة الأخيرة فإن التدريب العملي لمدة أربعة سنوات أو أكثر للمصطل على الخبرة العملية قد إستتبقت بأقل فترة تدريب بحري مما يتفق مع التشريعات والتنظيمات الوطنية والدولية.

والأسلوب المصنوع لتأهيل في الكليات البحرية يصبح المقدمين المصطل على أهيئتهم في وقت قصير بدلاً من الوقت الطويل لسنوات في البحر، وذلك باستخدام المحاكات SIMULATORS. في الكليات البحرية ومراكز التدريب، التي تغطي التدريب الأرضية للمصطل على التجربة في التصرف في الظروف والمواقف الحرجة من تعريض سفنهم للسفائر لكن من هذا، فإن الوقت محدود والمحاكاة غالية وأكثر معاهد التدريب البحري لا تستطيع شراءها أو تدوير الطواقم المسترشدة على تشغيلها.

وفي نفس الوقت، فإن أحجام طواقم السفن قلت عن ذي قبل، وعقد تشغيل الجارة في الشركات الشراكات أصبحت أصعباً إستتابة أكثر منها قديماً، كما أن البوارج التدريب الجليل القادم من العاملين في البحر قد فقدت وأصبح السطح، فإن بعض الشركات المحلية مستمرة في الاعتراف بأهمية إعداد كادرها وبالتالي فإنها حافظت على إجراءات التدريب وإستمرار تحديثها.

فيض الشركات المحلية الكبرى تقوم بإعلان عن رغبتهما في قبول شباب للعمل على سفنها، وتقوم بإختيار الأعداد اللازمة لها من بين الراغبين في العمل لديها، ثم تقوم بتدريبهم على سفنها كطيلة، ثم تقوم بمساعدتهم في الإلتحاق بالوكالات والمعاهد البحرية المصطل على المعلومات النظرية اللازمة لفصل الإختصاصات التي تتطلبها الإشارات البحرية في تولهم المصطل على شهادة رسمية بالأهلية للعمل في البحر - كلاً من اختصاصات - ثم تقوم بتعيين المصطلين على السفن العاملة في الإشارات المختلفة في سفن الشركة وتعيد مسؤولياتهم ومن بعد أخرى، فإن مساعدات التدريب أصبحت متوفرة لدى بعض الكليات ومعاهد التدريب البحرية، وهذه المساعدات من القيد وأرقام القيد القوي DIGITAL VIDEO - DISKS - DVD بأجهزة التدريب والعوايب والدراسات عن بُعد، كلها تسمح للشخص الراغب في التدريب البحري الإستفادة شخصياً من الإختصاصات على الفيديو البحري في السفن المسترشدة في أداء واجباتهم وأعمالهم، هذا بالإضافة إلى أن هذه الأجهزة الحديثة تساعد التدريب على إختيار أنفسهم بالتفهم.

والفرص من هذه الأجهزة الحديثة هو الإستفادة من الوقت للذين بإستخدام التقنية الحديثة.

4 - الخبرة البحرية

هناك إعتراف متزايد بأهمية تقديم النصح والإشارة الصادقة كجزء من عمل الفضايا العاملين في البحر إن هم دولهم وخاصة الكثرين الجدد. والفضايا الأصغار يرغبون ويحتاجون إلى الخبرة على الخبرة العملية وذلك بتأهيلهم المسبقة تحت إشراف قائدهم وأصبح لهم الوصول إلى الأعمال والعمليات والتعلم من تجاربهم ومشاهداتهم، فهذا قائدهم يحصلون على ثقة بالنفس ويمكثهم التقدم في العمل البحري، كما أن على الفضايا الكبار الذين يشرفون على من دولهم من الفضايا، التذكير من أن الفضايا الأصغار إن يتفهم منهم في الحن والمواقف الحرجة.

ولدى الشركات المحلية الكبرى خطتها منذ ما يقرب من 50 عاماً لتقديم النصح الصادق على ظهر السفن ويؤمنون بتشييد إتباع هذه الخطط في جميع فروع العمل على السفن.

5 - التعليم وأرضيا بالعمل

كما أن جميع طاقم السفن في العمل على السفن، فإنهم بحاجة إلى إلمام جيد لإيجاد البدائل على العمل وتتنوع الإحتياجات الأساسية للأفراد وتتنوع دور الفريق بين الجميع، فهناك إحتياجات أساسية للأفراد كالفراغية والصحة والراحة والأجور، الخ.

وحتى الآن، تركز الأعمال في التعليم والتدريب على المستويات الفنية وما إذا كان أفراد طاقم السفينة يعرفون الأجهزة وللمعدات الموجودة على سفنهم وكيفية إستخدامها، أما التدريب على حسن إدارة السفن فيكون الصعبة فإنها تحتاج إلى إهتمام كبير، فهناك قادة وسفراء، ولكن الأفضل أن يكون لديهم معرفة كافية أفراد الطاقم الذين هم مسؤولون عن توجيههم وأمرهم وكيفية حل مشكلاتهم وحصولهم منهم على أفضل مجهود وأدائهم راضين عن واحد. كما أن الأفراد الكبار التي تحدث في مساهمة اللذين البحري وتنسب عنهم وضع التشريعات والتنظيمات الحالية أما تلقى بتوقع ملاحظه، ويجب علينا أن نعمل في نطاق القوانين ولكن إذا كانت تملكنا فقط في إتباع القوانين، فإننا لن نحقق النجاح المطلوب.

السكة الحديد المتتري عالمها

الجزء الأخير



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية
 فى العدد السابق عرضنا حجم الاستثمارات التى تمت منذ عام 1983/82 حتى 2004/2003 وأهم المشروعات التى تم تنفيذها والإنجاز الكمى والقيمي للهئية فى الفترة من 2001/2000 وحتى 2005/2004 وتبين أن حجم حركة نقل الركاب قد ارتفع بنسبة 30% وأن عدد الركاب قد ارتفع بنسبة 68.2% وأن حجم حركة نقل البضائع قد انخفض بنسبة 8.7% وأن وزن البضائع قد انخفض بنسبة 8.3% وأن إيرادات نقل الركاب قد ارتفعت بنسبة 38.7% وإيرادات نقل البضائع قد ارتفعت بنسبة 9% وأن العجز فى السكة الحديد قد بلغ 47.3 مليون جنيه بعد استبعاد الإهلاك والفوائد فى عام 2005/2004 مقابل عجز قدره 10.3 مليون جنيه فى عام 2001/2000.

تصيب الاقتصاد القومى من جراء ذلك، فالخسارة التى حدثت فى انخفاض إيرادات البضائع ليست فقط فى فقر جر، من الإيرادات أيضا فى اتجاه نقل البضائع للوسيلة الأكثر تكلفة والأكثر تلوثا للبيئة، وسوف لا يكون من السهل العودة إلى استخدام السكة الحديد مرة أخرى.

ويوضح الجدول التالى تفصيل إيرادات النشاط الجارى:

القيمة بالآلاف جنيه	2007/2006				القيمة بالآلاف جنيه
	الهوية	النشر	الهوية	النشر	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
إيرادات الركاب	49720.7	25510.7	89460.9	95504.3	274979.6
إيرادات نقل البضائع	18871.2	18871.2	18871.2	18871.2	18871.2
مطلوبات داخلية	22 8 5	22 8 5	22 8 5	22 8 5	22 8 5
إيرادات تشغيل	2327.2	2327.2	2327.2	2327.2	2327.2
جملات التشغيل الجارى	67643.3	25745.3	134329.9	116329.9	116329.9
الإيرادات التشغيلية	14865.7	14865.7	14865.7	14865.7	14865.7
إجمالي الإيرادات	1027300.1	381 99.8	1304600.1	381 99.8	1027300.1

- من الجدول السابق يتبين ما يلى

إيرادات النشاط الجارى للمترو تمثل 19.7% من إجمالي الإيرادات الجارية وهى تمثل إيرادات نقل الركاب للمترو وتبلغ نسبتها 26.9% من إيرادات نقل الركاب.

وتبلغ نسبة إجمالي الإيرادات للمترو 20.3% من إجمالي الإيرادات.

ارتفعت الإيرادات تشغيل الغير بنسبة زيادة قدرها 88.2% من العام السابق.

تأثير الاستثمارات الجارية: ارتفعت الاستثمارات الجارية من 2670.1 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 2838.7 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 6.3% ولم ينفذ الإستثمارات الجارية ما يلى

ارتفعت من 757.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 851.0 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 12.3% وهى زيادة حتمية تطبيقا لقوانين الأجور من علاوة دورية والزيادة الحتمية على تقريرو الدولة.

1 - المستثمرات:

المستثمرات السطحية انخفضت من 504.6 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 493 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 2.3%، حيث انخفض بند الوقود والزيوت والنفق المخرقة من 306.1 مليون جنيه إلى 206.6 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 32.5%، وبيع ذلك بمسألة أساسية إلى انخفاض السورل من 248.4 مليون جنيه إلى 138 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 44.5%، فى حين ارتفعت قطع الغيار ومهمات

الصيانة من 153.2 مليون جنيه إلى 243.7 مليون جنيه منها لقطع الغيار ومواد الصيانة 11.0 مليون جنيه مقابل 128.3 مليون جنيه فى العام السابق.

كما انخفضت الاستثمارات الخدمية أيضا من 187.3 مليون جنيه إلى 181.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 3.6%، وقد تضمنت تلك مساهمة بمعرفة الغير قدرها 104.1 مليون جنيه مقابل 120.8 مليون جنيه فى العام السابق.

ولغت تكاليف خدمات وزارة الداخلية 32.8 مليون جنيه مقابل 28.1 مليون جنيه فى العام السابق، وهى تمثل 97.6% من بند تكاليف خدمات المصالح مقابل 97.2 فى العام السابق، وذلك فى إجمالي المستثمرات من 69.1 مليون انخفضت من 6747.7 مليون

ونعرض فيما يلى إنجاز الهيئة فى عامى 2006/2005 ، 2007/2006

1 - الإنتاج الكمى:

يرشح الجدول التالى حجم الحركة للركاب والبضائع

الركاب	2007/2006	2006/2005	2005/2004	2004/2003
عدد الركاب مليون راكب	384	437	434	434
حجم الحركة (مليون راكب كم)	48384	54883	54684	54684
البضائع (مليون طن)	8.3	10.77	11	11
حجم حركة البضائع مليون طن كم	2965	4175.3	3850	3850

وأن حجم الحركة بالليون راكب كم قد ارتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 4.4% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 11.8% عن عام 2006/2005 ونسبة خفض قدرها 11.5% عن عام 2005/2004.

أما بالنسبة للبضائع قد انخفض وزن البضائع فى عام 2006/2005 بنسبة 2.1% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 22.9% عن عام 2006/2005 وبلغت نسبة خفضها فى عام 2005/2004 24.5% من حيث أن حجم الحركة

قد مر من كم قد ارتفع فى عام 2006/2005 بنسبة 8.4% عن عام 2005/2004 وانخفض فى عام 2007/2006 بنسبة 30.4% عن عام 2006/2005 وبلغت نسبة

خفضها فى عام 2005/2004 24.5%، وذلك لأن وزن البضائع المفقودة بلغ ثروته فى عام 2003/2004 (12.3 مليون طن) (وهى فترة تولى المرحوم محمدى الشايبى وزارة النقل) ثم بدأ بتراجع عام بعد الأخير حتى وصل إلى 8.3 مليون طن فى عام 2007/2006 وبالنسبة

للركاب فإن الانخفاض فى عدد الركاب المليونين بدأ فى عام 2007/2006 وكذلك الوضع بالنسبة لحجم حركة نقل الركاب.

2 - الإنتاج القيمي:

أولاً - إيرادات النقل الجارى:

بلغت إيرادات نقل الركاب 948.9 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 96.1%، من حيث أن إيرادات نقل البضائع انخفضت من 188.7 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 143.9 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 23.7%.

وارتفعت الإيرادات الأخرى (مشتقات داخلية وتشغيل الغير) من 36.0 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 45.6 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 26.7%.

وبذلك فإن إيرادات النشاط الجارى قد انخفضت من 1174.5 مليون جنيه فى عام 2006/2005 إلى 138.4 مليون جنيه فى عام 2007/2006 بنسبة خفض قدرها 93.1%.

ويرجع انخفاض إيرادات النشاط الجارى بهذه النسبة المتزايدة إلى انخفاض إيرادات نقل البضائع بنسبة 23.7%، سبب تراجع نقل البضائع ويرجع ذلك بمسألة أساسية إلى أن

السكة الحديد تعطل أويوة لنقل الركاب فى ظل قصور قوة الجرم وعدم تكافؤ الجرارلات اللازمة لتشغيلها بسبب تجاوز معظمها العمر الإقتصادى وعدم تنفيذ خطة تامين الجرارلات وتوزيع

ما يلزم من قطع غيار وليس هناك مودر لعدم توافر قطع الغيار اللازمة سوى عدم الحصول على الاعتمادات اللازمة لذلك، تراخى المسئولون لعدم تقديمهم لدى الوزارة الفاعلة التى

تابع السكة الحديدية المفترى عليها

جنيه بنسبة خفض قدرها 92.5 % .

2 - الإهلاكات:

بلغ الإهلاكات 1002.7 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 936.5 مليون جنيه في عام 2005/2006 والإهلاك يمثل 35% من إجمالي الإستثمارات الجارية مقابل 35.1% في العام السابق.

3 - الفوائد:

ارتفعت الفوائد من 283.9 مليون جنيه في عام 2006/2005 إلى 310.2 مليون جنيه في عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 9.9% ومن ثم 10.9% من إجمالي الإستثمارات لجارية مقابل 10.6% في العام السابق.

ولقد أرغعت الفوائد المالية التي تسدد اليك الإستثمار من 194.5 مليون جنيه إلى 250 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 28.5% من حين أن الفوائد الخارجية التي تسدد لجوأت أجنبية قد انخفضت من 45.7 مليون جنيه إلى 42.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 7.75 % . ويوضح الجدول التالي الإستثمارات الجارية وإهلاكاتها وتوزيعها على مختلف البنود .

القيمة بالألف جنيه

نوع	2007/2006		2006/2005	
	الهيئة	التدوير	الهيئة	التدوير
الإستثمارات الجارية				
الأجود	78790.7	63181.7	56971.4	
التشغيرات				
الصلعية	371858.5	121156	425415	79203.5
المعدنية	131299.9	50561	64126.5	
جملات التشغيرات	503138.4	171517	485541.5	
الإهلاكات	990160.5			
الإيجار	8.7	8.7	11.2	+
الضرائب والرسوم	115	115	92	92
جملات	1015	39139.8	70571.1	
إجمالي الإستثمارات الجارية				
التحسينات التخصيصية	87295.5	-	48690.9	1141.2
إجمالي الإستثمارات	2135675	1979611	2719952	746261

من الجدول السابق تبين أن الترتو يستأثر بنسبة 27.7% من الإستثمارات الجارية، وتبلغ نسبة الأجود الإستثمارات الجارية 38.4% والهيئة و 98% لفترو مقابل 36.3% للهيئة، و 76% لفترو في العام السابق والبنسبة للإهلاكات فإن الترتو يستأثر بنسبة 95.1 مقابل 95% في العام السابق ويستأثر بنسبة 12.6% من بند الفوائد مقابل 24.9% في العام السابق أما بخصوص المستثمرات الصلعية فإن نسبتها إلى الإستثمارات الجارية تبلغ 17.4% مقابل 18.9% في العام السابق ويستأثر الترتو بنسبة 24.6% من بند الصلعية مقابل 15.7% في العام السابق والبنسبة المستثمرات الخدمية فإن نسبتها تبلغ 66.4% من إجمالي إستثمارات الجارية مقابل 7% في العام السابق ويستأثر الترتو بنسبة 27.7% من المستثمرات الخدمية مقابل 34.2% في العام السابق.

ثالثاً (الخصائص والتحديات الجارية والتأهات)

بلغ العجز الجارى 1700.3 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 1495.7 مليون جنيه في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 13.7%، وبصفة التفصيل التغيرات التي طرأت على العجز الجارى (التحسينات التخصيصية) وقدره 828 مليون جنيه مقابل 68.5 مليون جنيه في العام السابق . فإن العجز التاهاتى ينخفض إلى 1617.5 مليون جنيه في عام 2007/2006 مقابل 1427.2 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 13.3% . وتبلغ نسبة العجز إلى إجمالي الإيرادات 123.6% مقابل 110.4% في العام السابق ونسبة العجز إلى إجمالي الإستثمارات 55.3% مقابل 52.5% في العام السابق، ويوضح الجدول التالي العجز الجارى والتاهاتى وتوزيعه بين الهيئة والترتو.

بلغ العجز الجارى السكك الحديدية 1700.3 مليون جنيه يخص الهيئة منه 669.0% والترتو 631.0% مقابل 2007/2006 1495.7 مليون جنيه في عام 2005/2006 . يخص الهيئة منه 667.7% والترتو 632.3% في حين بلغ العجز التاهاتى 1617.5 مليون جنيه يخص الهيئة منه 668.8% والترتو 631.2% في عام 2006/2007 . مقابل 1427.2 مليون جنيه يخص الهيئة منه 666.5% والترتو 633.5% في عام 2006/2007 .

ويوضح الجدول التالي تحفة السكة الحديد نجد أنه يرجع إلى الأساس إلى تحمل السكة الحديد للإهلاكات والفوائد والذين يبلغا 1312.8 مليون جنيه في عام 2006/2007 مقابل 1220.5 مليون جنيه في عام 2005/2006 . ويستفيدان من إجمالي الإستثمارات لأنها تنخفض إلى 1613.1 مليون جنيه في عام 2006/2007 مقابل 1499.5 مليون جنيه في عام

القيمة بالألف جنيه

نوع	2007/2006		2006/2005	
	الهيئة	التدوير	الهيئة	التدوير
إستثمارات الجارية	78645.3	239765.2	1138365.5	919141.8
الأجود	205279.4	786385.2	283584.6	310001
التشغيرات	1172736.1	1586941	1700271.1	1101158.3
الصلعية	3101.2	2141.6	62572.9	5669.8
المعدنية	61301.4	82776	1001158.3	270118.9
جملات التشغيرات	1172736.1	1586941	1700271.1	1101158.3
الإهلاكات	990160.5			
الإيجار	8.7	8.7	11.2	+
الضرائب والرسوم	115	115	92	92
جملات	1015	39139.8	70571.1	
إجمالي الإستثمارات الجارية				
التحسينات التخصيصية	87295.5	-	48690.9	1141.2
إجمالي الإستثمارات	2135675	1979611	2719952	746261

2006/2005 وذلك فإن العجز ينخفض إلى 304.7 مليون جنيه بدلاً من 1617.5 مليون جنيه في عام 2007/2006، مقابل 206.7 مليون جنيه بدلاً من 1427.2 مليون جنيه في العام السابق، ويوضح الجدول التالي تفاصيل ذلك.

القيمة بالألف جنيه

نوع	2007/2006		2006/2005	
	الهيئة	التدوير	الهيئة	التدوير
إستثمارات الجارية	178479.4	234648.6	1613480.0	1290035.5
الأجود	234648.6	234648.6	234648.6	234648.6
التشغيرات	1586941	1586941	1586941	1586941
الصلعية	3101.2	2141.6	62572.9	5669.8
المعدنية	61301.4	82776	1001158.3	270118.9
جملات التشغيرات	1586941	1586941	1586941	1586941
الإهلاكات	990160.5			
الإيجار	8.7	8.7	11.2	+
الضرائب والرسوم	115	115	92	92
جملات	1015	39139.8	70571.1	
إجمالي الإستثمارات الجارية				
التحسينات التخصيصية	87295.5	-	48690.9	1141.2
إجمالي الإستثمارات	2135675	1979611	2719952	746261

من الجدول السابق تبين ما يلي .

مؤشر الريع ينخفض من - (123.6) إلى - (23.3) باستبعاد الإهلاكات والفوائد الجارية ينخفض من - (108.3) إلى (34.2) . إستبعاد الإهلاكات والفوائد والتدوير ينخفض من - (161.5) إلى - (161.5) .

العائد على إجمالي الأصول ينخفض من - (62.8) إلى - (60.5) ، للهيئة ينخفض من - (96.3) إلى - (96.3) ، والتدوير - (96.3) إلى - (96.3) .

نسبة التشغيل تنخفض من 249.4% إلى 134.4% ، (الهيئة تنخفض من 233.6% إلى 147% والتدوير من 302.7% إلى 90.3% .

لا يجب أن تتحمل الهيئة بالإهلاكات والفوائد لأنها متداولة من ضمانة ما تم تنفيذها من إستثمارات منذ عام 1983/82 حتى الآن ، خاصة تلك التي تمت في البداية الأساسية السكة الحديدية وإدخالها لفترو في صندوق النقد الدولي أن تم إستبعاد الإهلاكات والفوائد وتحملتها وزارة المالية لمدة سبع سنوات في السنوات التسعة وبعث أن يتم تطبيق ذلك على السكك الحديدية من التشغيل وأيس من إنشاء الصلعية وكهربة والإشارات وإنشاء الكبار (كبرى الفرارز) . وذلك فإن العجز الذي يتحقق باستبعاد الإهلاكات والفوائد ينخفض كثيراً حيث يبلغ 304.7 مليون جنيه للهيئة والتدوير والهيئة 351.2 مليون جنيه والتدوير بقاها قدره 465.7 مليون جنيه وهذا العجز أو الفائض يقل كثيراً ما يتحقق للإقتصاد القوي من منافع نتيجة إستخدام السكة الحديد، وفي تلك الحالة وأكثر أمناً، وأقل تكلفة للهيئة،

جولم المحافظة عليها وبمعناها

لقد أنجزت الهيئة إنجازاً ملموساً في ظل ظروف العمل بها من حيث عدم تفرق الإستثمارات العنصرية لإعادة تدوير العوارض التي انقضى عمرها الإقتصادى وعدم تفرق قطع الخبار الحزمة صليانها مما أدى إلى تدوير قطع الإنتاج سنوياً وكذلك تقص عدد الركاب، والتفاوت وحجم حركة نقل الركاب في عام 2007/2006 وكان يتم تدارك نقص الركاب بتوفير التوزيعات المالية اللازمة لإنشاء بوابن ذلك زمنية حتى يتم تدوير ما يتم التعاقد عليه حيث أن التصنيع يتم طبقاً للتعاقد، وحتى لا تجود السكة الحديد بكتلتها تتدهور، وصارت عاجزة عن أداء مهمتها في دعم الإقتصاد القوي وأنها لم تعد كما كانت مسبب الفشل.

مسئولية الإدارة والمفاهيم الحديثة للجودة



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والإقتصادي

نبذة أولاً فنقول أن مسؤولية الإدارة هو الالتزام بالتطوير والتحسين المستمر لنظام الجودة وذلك من خلال العاملين بالمؤسسة لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة وذلك بالعمل على إنشاء سياسة الجودة بالمؤسسة والتأكد من ضمان تحديد أهداف الجودة وضمان توفير الموارد اللازمة لذلك.

- التخطيط لتحقيق أهداف الجودة ذلك بأن تتأكد الإدارة العليا من إنشاء وإصدار أهداف الجودة لحفظ الخلفيات والمستويات والإدارات داخل المؤسسة - كما تتأكد من أن أهداف الجودة محددة أي (يمكن قياسها) ومتوافقة مع سياسة الجودة من الالتزام بالتحسين المستمر ومن أن أهداف الجودة يجب أن تعمل التوافق مع المتطلبات الخاصة بالمنتجات والخدمات التي تقدمها المؤسسة - كما أن على الإدارة العليا المؤسسة أن تتأكد من الموارد المطلوبة لتحقيق أهداف الجودة ثم تعريفها والتخطيط لها - مع ضمان أن هذا التخطيط وأيضاً التنفيذ قد تم بطريقة مخطوبة وأن نظام الجودة كمنظومة واحدة يتم المحافظة عليه أثناء التغيير هذا إذا حدث أي تغيير فيجب تأمين فرد من الإدارة العليا ليكون ممثلاً لها مسؤولاً عن ضمان الجودة وأن يقدم تقريره أولاً بأول من أن نظام الجودة شامل لعمليات التحسين بمطابق الاحتياجات - كما أنه يجب على الإدارة العليا مؤسسة أن تتأكد من أن الاتصال بين المستويات المختلفة وكذلك بين الخلفيات تتم بسهولة ويسر خصوصاً الخاصة بنظام الجودة وعملياتها.

- المراجعة الدائمة لنظام الجودة:

يجب أن تقوم الإدارة العليا المؤسسة القيام بمراجعة الدائمة لنظام الجودة ومعرفة لتأكد من ملاءمة وكفاءة - كما عليها تقييم نظام الجودة أولاً بأول والعمل على مراجعة مسيرته الملائمة وأن تقوم بتغيير مساره أولاً بأول بما يحقق سياسة وأهدافه من الجودة.

- مدخلات ومخرجات نظام الجودة:
يجب على الإدارة العليا المؤسسة أن تقوم بمراجعة مدخلات ومخرجات نظام الجودة فمن حيث المدخلات فتشمل معدلات الأداء العالية وإحتمالات التحسين بنتائج المراجعات ووجود فعل الصلا وأداء العمليات ومطابقة الخدمات والمنتجات وكذا مراجعة الإجراءات التصحيحية والوقائية ومتابعة التغييرات المخطط التي تؤثر على نظام الجودة. أما بالنسبة لمخرجات نظام الجودة فيجب التأكيد من تحسين نظام الجودة وعملياته وتحسين الخدمات التي لها علاقة بمتطلبات العملاء. والتسائل دائماً ما هي الموارد المطلوبة؟

- نظام الجودة وإدارة الموارد:

يفترض نظام الجودة أن المؤسسة تقوم بتحديد وتوفير الموارد المطلوبة للعمل بتبنيهاً مخططاً وكذا لتطبيق وتحسين عمليات نظام الجودة والعمل على إرضاء العملاء من خلال تحقيق متطلباتهم.

- نظام الجودة والموارد البشرية:

يجب التأكيد من أن أداء العاملين الذي يؤثر على الجودة يجب أن يكون مبني على أساس التعليم والتدريب والتأهيل والموارد البشرية. وأن المؤسسة تقوم بتحديد الكفاءات لخدمة أي الأشخاص القادرون بأعمال تؤثر على الجودة. كذلك العمل بتدريب لتحقيق تلك المخططات وتقييم مدى ملاءمة الأفراد بحدود الخدمة والتأكد من أن العاملين على أي وظيفية الأعمال التي يقومون بها وكيف يؤثر على تحقيق أهداف المؤسسة. كما أنه من المهم الاحتفاظ بسجلات مناسبة بالتعليم والتدريب والمؤهلات لجميع العاملين.

- البنية الأساسية وأثرها في نظام الجودة:

وأخيراً من المهم قيام المؤسسة بتحديد وتقديم الحفاظ على البنية الأساسية المطلوبة لتحقيق التطبيق من الخدمات المطلوبة - وبشتمل هذه البنية الأساسية على :-

- أ- تهيئة وصناعة عمل مناسبة بما تحويه من إمكانيات .
 - ب- أجهزة ومعدات ثقيلة ومعدات بسيطة.
 - ج- خدمات مساعدة على النقل والاتصالات.
- وأن تقوم بإدارة المؤسسة بتحديد وإدارة بيئة العمل المطلوبة لتحقيق التطبيق مع متطلبات الضمان.

ويعد فاعلي أرجو أن أكون قد وفقت في عرض مسؤولية الإدارة في الإهتمام وتربية فواع نظام الجودة.

والله ولي التوفيق

- 1- وضع العمل في رؤية الإهتمام لأن أي مؤسسة تعتمد على العملاء لذا يجب فهم احتياجاتهم العالية واستقبلية ويجب تحقيق متطلباتهم وأجتهاد في التوافق على توقعاتهم.
- 2- القيادة حيث يجب أن تتحدد لتحقيق أهداف المؤسسة ويجب خلق الجو العام داخل المؤسسة الذي يحفز جميع العاملين للمشاركة في تحقيق أهداف المؤسسة.
- 3- مشاركة العاملين حيث أنهم العمود الفقري لأي مؤسسة وتدخلهم الفهم ينعى إلى الاستفادة القصوى من قدراتهم.
- 4- مفهوم العمليات حيث أنه على العاملين أن يفهموا هذه العمليات لتحقيق النتائج المرجوة بصورة أكثر فعالية.
- 5- مفهوم النظام في الإدارة حيث يجب أن يتفهم العاملون العمليات المراقبة وإدارتها داخل منظومة المؤسسة لتحقيق أهدافها بكفاءة وفعالية.
- 6- التحسين المستمر حيث يجب أن يكون التحسين المستمر للأيام العام داخل المؤسسة هدفاً دائماً.
- 7- اتخاذ القرار المبني على -ملائق حيث أن القرارات الفعالة تنشأ من تحليل البيانات والمعلومات.
- 8- علاقة تآزر المصالح حيث أنها هي العلاقة بين المؤسسة والموردين والتي تؤدي الزيادة قدره كل من الطرفين الاستفادة من بعضهم البعض.
- كما أننا يجب أن نشير أن هناك عدة أسس في مجال تطبيق المراسمات الدولية لأي منتج من خلال تحقيق نظام إدارة لجودة وهذه الأسس هي أن نظام الجودة يعتمد على تحديد احتياجات وتوقعات العملاء - كما أن أي مؤسسة تطبق نظام الجودة أن تتبنى سياسة وفعل الجودة داخل المؤسسة وتحديد العمليات والمستويات اللازمة للوصول إلى أهداف الجودة وتحديد وتوفير الموارد اللازمة لتحقيق أهدافها.

ويعتمد نظام إدارة الجودة على عدة أسس هي:

- المبادئ: وهو دور الإدارة العليا في نظام إدارة الجودة - حيث تعتمد إدارة الجودة على الإدارة العليا التي تدفعها وتحفزها نحو سياسة وأهداف الجودة داخل المؤسسة لزيادة لوعي والإدراك.

- الأهداف: التأكيد من بناء نظام جودة فعال لتحقيق أهداف الجودة والتأكد من إتاحة الموارد الضرورية واتخاذ القرارات المناسبة تجاه سياسة وأهداف الجودة.

- الأهداف الكلية: تقييم نظام الجودة حيث يجب أن تقوم الإدارة العليا بمراجعة نظام الجودة بطريقة منظمة ودورية للوقوف على مدى فاعلية هذا النظام الفعيل في الإحتياج أن سياسة الجودة وأهدافها تهدف إلى العمل دائماً - وتحديد هذه السياسة تتم طبقاً لبعض الإحتياجات أو توقعات المتهتمين برقي منتجات المؤسسة.

يكني بعد ذلك ضرورة إجراء التحسين المستمر لنظام إدارة الجودة. حيث يحتاج الأمر إلى أن تقوم الإدارة العليا بتحديد أدلة على التزامها بالتغيير والتحسين المستمر لنظام الجودة من خلال .

- أ- تفهم العاملين لأهمية التوافق مع متطلبات كل من العملاء والقوانين المنظمة لعملهم.
- ب- إنشاء سياسة للجودة.
- ج- ضمان تحديد أهداف الجودة.
- د- ضمان توفير الموارد اللازمة لتحسين الجودة.

بعد ذلك تقوم الإدارة العليا المؤسسة بالتأكد من إستيفاء إحتياجات وتوقعات العملاء وتحسينها إلى متطلبات تهدف إلى أرفع. وتحقيق رؤية العملاء ومن المهم الإهتمام إلى أن الإدارة العليا المؤسسة مازلة بالتأكد أن سياسة الجودة مناسبة للفرص التي قامت من أجله المؤسسة وأنها تعزز الإلتزام بتحقيق المتطلبات والتحسين المستمر وأنها تقوم وتبرهن هيكل عمل مراجعة أهداف الجودة وأنه يتم توصيلها وبفهمها على المستويات المناسبة داخل المؤسسة وتم مراجعتها للتأكد من استنواها ملائمتها.



MALONEY

E G Y P T

YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS

Alexandria - Diknea - Damietta - Port Said

Head Office:

31 Sultan Hussein St.
21515 Heliopolis, Egypt
P.O. Box 629

Tel: +203 483 4000 & 483 4001

Fax: +203 483 2000

www.maloneyegypt.com



الفرق فاضل 3 شهور حوافر إضافية للعاملين بشركات الهيئة السبع وشهر متحة العيد .. ومزايا أخرى



أصدر الفريق / أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس عدداً من القرارات الهامة الهادفة لتصحيح أوضاع العاملين بشركات الهيئة السبع الفاضلة لقانون القطاع العام .. تضمنت تلك القرارات 3 شهور حوافر إضافية لجميع العاملين بالشركات ويمتاز عيد القطر المبارك قرر السيد الفريق شهر هدية لجميع العاملين بالشركات .. وكذلك رفع الجورال الغير عادية بنسبة 50% بالإضافة إلى رفع بدل التقية جنيه واحد إضافي يومياً على القيمة الأصلية.

جاء ذلك في إجتماع موسع مع عدد من القيادات الشعبية والسياسية بعدن القناة وعدد من أعضاء مجلس إدارة الهيئة ورؤساء مجالس إداره الشركات والسيد / رئيس النقابة العامة للنقل البحري ورؤساء نقابات العاملين بالهيئة وشركات وأعضاء اللجان التقابية بشركات الهيئة السبع.

وأكد الفريق / فاضل في كلمته على أهمية الحفاظ على الثروة البشرية التي تتمتع بالكفاءة العالية في شركات الهيئة، وبما يجالس إدارة الشركات ونقاباتها لبحث كيفية تطوير العمل بها من أجل الإرتقاء بمستوى الأداء والذخيرة تلك الشركات.

490.04 مليون دولار أعلى عائد شهري لقناة السويس في يوليو 2008

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر يوليو 2008 إيرادات قدره 490.04 مليون دولار تتبادل 2.607 مليار جنيه مصري مقابل 406.33 مليون دولار خلال شهر يوليو من العام الماضي بزيادة قدرها 83.71 مليون دولار بنسبة 20.6 % .	1080	حاملة (صنادل -جرارات متحركة - سيارات) حملاتها الصافية 50.802 مليون طن
هذا وقد بلغ إجمالي الإيرادات منذ أول يناير حتى نهاية يوليو 2008 موفداً وبقدره 3.128 مليار دولار تتبادل 16.7 مليار جنيه مقابل 2.543 مليار دولار من نفس الفترة من العام الماضي بزيادة 585 مليون دولار بنسبة 23 % .	270	ناقلة غاز طبيعي حملاتها الصافية 24.348 مليون طن
وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن السبعة شهور لعام 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ في هذه الفترة 12290 سفينة حمولتها 524.703 مليون طن مسجلة زيادة في إعداد السفن قدرها 789 سفينة بنسبة 6.9 % وزيادة في الحمولات تبلغ 47.573 مليون طن بنسبة 10% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2007 .	38	ناقلة مشتركة حملاتها الصافية 1.195 مليون طن
ولمعا يلى بيان يحدد السفن والحمولات المسجلة خلال السبعة شهور من عام 2008 :	416	سفينة أنواع أخرى حملاتها الصافية 3.553 مليون طن
	47	سفينة ركاب حملاتها الصافية 1.362 مليون طن
		مقارنة إحصائية للملاحه في السبعة شهور من عام 2008 — بمثلها في نفس الفترة من عام 2007 — نجد أن القناة قد حققت زيادة في الحمولات الآتية :-
		- سفن الحاويات بمقدار 37.618 مليون طن بنسبة 15.5 %
		- ناقلات الغاز الطبيعي بمقدار 7.489 مليون طن بنسبة 44.4 %
		- حاملات السيارات بمقدار 5.933 مليون طن بنسبة 14.7 %
		- سفن بضائع عامة بمقدار 1.226 مليون طن بنسبة 11.4 %
		- سفن الركاب بمقدار 125 ألف طن بنسبة 10.1 %
		- سفن أخرى بمقدار 434 ألف طن بنسبة 33.7 %
	4833	سفينة حاويات حملاتها الصافية 180.768 مليون طن
	2060	ناقلة بترول حملاتها الصافية 86.249 مليون طن
	2188	ناقلة بضائع حسب حملاتها الصافية 67.971 مليون طن
	1210	سفينة بضائع عامة حملاتها الصافية 12.009 مليون طن



استقبل السيد الفريق أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس السيد / شى يتيغ القنصل العام بمكتب بورسعيد لمحمد جمهورية الصين الشعبية بالإسكندرية لبحث أهم إنجازات الهيئة في مجال النقل البحري، وسبل تطويره لدعم الاقتصاد المصري والعالمي.



ناقلة البترول الفرنسية المسجلة LUXEBOURG تمير قناة السويس بإتجاه الجنوب قادمة من إيران، ومتجهه إلى شعلا إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة ١٦٠,٥٦٦ طن



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)
"MOUSELHY BROS".



YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

**Direct Calls
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Aïdoun Str., El-Messalah, Ramleh Station
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500
Fax : (002-03) 48 40 757



DP WORLD

Sokhna

خدمات

- توفير المال و الوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك آمنة
- ساعات تخزينية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- تصاديات الاستيراد والتصدير
- خدمات تمويلية
- خدمات الشحن والتفريغ
- خدمات التخزين
- خدمات النقل

ميناء السخنة . .



DP WORLD
Sokhna



يا قبطان.. يا قبطان..
أنا غلطان... غلطان
كان لازم أروح ميناء
السخنة للضمان والأمان
بسرعة قوام قوام ؟

مستلزمات عن المركز اللوجيستى الاقتصادية الخاصة

- اجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستى حتى عام 2020 تصل الى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020 ، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقع في المركز اللوجيستى عام 2010 ، 300 شركة وحتى عام 2020 من 1500 الى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة من نشاطات الميناء والمركز اللوجيستى عام 2020 ، 20.000 فرصة عمل ، العمالة الغير مباشرة ، 85.000 فرصة عمل .
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 165.000 فرصة عمل .
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 500.000 .
- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020 ، 4.6 مليار دولار .

بناء القرن

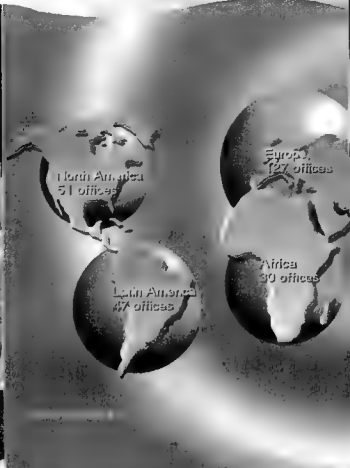
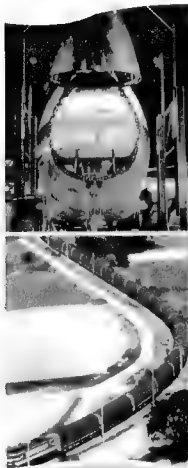


ALAFI

WORLD TRANSPORT

ALAFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alifiworld.com
web site www.alifiworld.com

TEL: +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX: +2(03)5923797
+2(03)5901521

مساهمة القوات البحرية

في تنمية الاقتصاد القومي المصري

بقلم / لواء بحري يسرى قنديل



- لكن تتصور أهمية البحر كمحرك للإقتصاد القومي المصري يكفى أن تعلم أن حوالي 95% من حجم التجارة الخارجية المصرية يتم نقله عن طريق البحر، بالإضافة إلى ذلك فإن مصادر الدخل القومي الأخرى المرتبطة بالبحر كرسوم عبور السفن بقناة السويس وعوائد تصدير الغاز الطبيعي والبتترول والمنتجات البترولية والجمارك التي يتم تحصيلها بالموانئ البحرية تمثل الشق الأعظم من إجمالي الدخل القومي المصري.

ملين قدم هكس غاز، ويتركز القسم الأعظم من هذه الثروات بالماء العميقة بالبحر المتوسط بطريق السويس.

- أما عن السياحة البحرية فإن مصر تتمتع بشواطئ خلابة على البحرين المتوسط والأحمر تنتشر على إمتداد ما يقرب من ثلاثة آلاف كيلو متر، وتتميز بشوئها وتفردها كما تعد مواقع سياحية ترفيهية وسياحة الشواطئ والمحميات الطبيعية عوامل جذب ومصادر لا تتفقد لدخل القومي.

وتساهم قواتنا البحرية في تنمية الإقتصاد القومي المصري في المجالات الآتية:

- واختيار الموانئ: هي المطلة الرئيسية في حلات النقل البحري وحركة التجارة العالمية تساهم قواتنا البحرية في أعمال تطوير الممرات المائية ومناطق الاقتراب للموانئ إضافة إلى أعمال المسح الهيدروغرافي لتسهيل الممرات المائية وخلق الاقتراب لهذه الموانئ، مما يساهم في تحقيق سرعة لتسييل هذه الموانئ وجذب الإستثمارات للمناطق المحيطة بها.

- كما تساهم قواتنا البحرية في تأمين المجرى الملاحي لقناة السويس والمنشآت البترولية والغازية ومصادر الدخل القومي الأخرى المرتبطة بالبحر من خلال أعمال التأمين المأهول والإستعداد للتعامل مع الأزمات والكوارث.

- وتحتفظ للقسم المحلي وتطعيمها بالطاقت الذاتية والإستقلال الأمل للإحتكاكات والمواجهات الخطية تقوم مراكز البحث بالقوات البحرية بتقديم الدعم الفني اللازم من صيانة وإصلاح وأمداد وتصنيع قطع الغيار للخطوط للسفن البحرية والوحدات البحرية بأنواعها من حصة 200 طن وحتى حصة 6000 طن.

- وتكثف أعمال الضال التي يلعب قطاع البترول في تنمية الإقتصاد القومي والتغلب على مشكلة الطاقة تعدد بالوحدات البحرية دورات كبريتية لتأمين الأوراد العاملة بقطاع البترول والوحدات البترولية للعمل في مجال الفحص والصيانة والتزكيات للمنشآت البترولية تحت الماء.

- ساهمت القوات البحرية برجالها وخبراتها في توصيل شرايين الحياة نعمة السلام إلى شمال سيناء عبر منطقة بحر القرونة السويس مما يساهم في خلق فرص عمل للشباب لفريدين وسد الفجوة الذاتية وتخفيف الكثافة السكانية على مناطق الضهر بشمال الدلتا.

- في إطار الحفاظ على تنمية الثروة السمكية المتنامية تقوم قواتنا البحرية بدور فعال في منع عمليات الصيد الجائر بالتعاون مع قوات حرس الحدود كما تكلف الوحدات لبحرية بمع تدعى سفن الصيد الأجنبية على مناطق تجمعات الأسماك في مياهنا الإقليمية تجنباً إستنزاف ثروتنا السمكية.

- وحفاظاً على ترقق الأموال والإيرادات الجارية للوزارة العامة للدولة يبرز دور الوحدات البحرية القائمة التي تمارس عمليات ضبط واحتجاز واقتيد السفن التجارية مخالفة مما يحافظ على حقوق الدولة في التوزيعات المالية عن التفتيات التي تحدثها هذه السفن.

وعى المجال الطبي يقوم فرع الخدمات الطبية للقوات البحرية بمستشفيات ومراكز وقبلة الطبية في مختلف المدن الساحلية بتقديم كافة الخدمات الطبية كخدمات الخوارج وإنقاذ الأرواح وأسعاف وعلاج مصابي الكوارث الطبيعية وغيرها. كما تقوم القوات البحرية بتقديم علاج حاسر وفريد من نوعه بمصر ودو العلا بالأكسجين وعلاج أمراض العنفس مما كان له مردود إيجابي على صيانة وبأهمية الفحص بمستشفى السواحل المصرية وخاصة منطقة البحر الأحمر.

- وفي مجال التنمية السياحية تقوم قواتنا البحرية بتقديم خدمات الدعم الساحلي لإنشاء الموانئ والقرى والمنتجعات السياحية كما تقوم بتقديم العديد من الخدمات لصالح تشجيع سياحة اليخوت والرياضات البحرية.

وفي إطار تنمية مواردها السياحية تقوم القوات البحرية بالإشتراك في إنشاء آثارنا الغارقة أمام السواحل المصرية.

مما سبق يتبين لنا مدى أهمية وحسوبة الدور الذي تتسلط به القوات البحرية في مجال دعم جهود الدولة الرامية إلى تأمين تنمية مصادر الدخل القومي المصري المرتبطة بالبحر، والذي يخلف عن أسلوب إستخدامها في تنفيذ المهام التقليدية والتي تكلف بين عادة وقت الحرب.

- يتضح لنا مدى ارتباط مصادر الدخل الساحلية والبحرية بالأمن القومي المصري وسوف تلقي الضوء على أفاق دور القوات البحرية المصرية التي يتناولها في هذا الإطار نظراً لأهمية طريقها بالسلامة وأمن مصادر الإقتصاد القومي المرتبطة بالبحر.

- تطل جمهورية مصر العربية على البحر المتوسط بسواحل يمتد طولها إلى 995 كم وعلى البحر الأحمر بسواحل يبلغ طولها 1941 كم ويقتصر على هذه السواحل حيز من الموانئ البحرية كما تشرف على مساحات كبيرة من المسطحات المائية تحوي جميعها الكثير من الثروات الحية وغير الحية، ويعتمد عليها العديد من المشروعات الصناعية والتجارية والسياحية، كما أن مصر يحكم موقعها تتحكم في قناة السويس أحد أهم الممرات المائية في العالم وبالتالي تساهم كل هذه القوات الاقتصادية بأقاليم في الإقتصاد القومي المصري مما يستوجب العمل على الحفاظ عليها وتنميتها.

- تعد قناة السويس أحد أهم موانئ الدخل القومي المصري حيث يجبرها ما يقرب من 20 ألف سفينة كل عام وتربى بخلاف سنوي يقدر بأكثر من (4) مليارات دولار.

- ويساهم قطاع النقل البحري في تداول نسبة تقترب من 95% من إجمالي حجم التجارة الخارجية لمصر مع العالم الخارجي كما سبق الإشارة، بالإضافة إلى ما يوفره من فرص واسعة للإستثمار في الموانئ التجارية والتطوير المأهول لها وفي الموانئ الترفيهية، كما تتركز الأنشطة المتعددة للنقل البحري (كإنشاء الشركات واقتناء وتسييل السفن وخدمات الشحن والتفريغ والتمديدات البحرية) فرصة شديدة للإستثمار والدخول الإقتصادي.

- وتلعب المشروعات الكبرى للموانئ البحرية والمناطق الصناعية العرة دوراً بارزاً في دفع عجلة النمو الإقتصادي المصري حيث بلغ الطاقة الإستيعابية السنوية إنشاء شرق القرونة (6) مليون طن بضائع محواء بحجم تداول (600) ألف حاوية سنوياً بينما يشغلت ميناء شمال غرب خليج السويس (8,5) مليون طن بضائع منها (3,75) مليون طن بضائع محواء بحجم تداول (100) ألف حاوية سنوياً ويساهم في توفير (250) ألف فرصة عمل وتقدر إستثمارات المشروع بحوالي (150) مليار دولار.

- أما عن مشروعات البترول والغاز الطبيعي فهي الركيزة الواضحة للنمو الإقتصادي في مصر حيث تعتبر بؤرة الجذب الرئيسية للإستثمارات الأجنبية التي تصل إلى (3,1) مليار دولار والتي أثمرت عن إنشاء طاقة إنتاجية جديدة بلغت حوالي (21) ألف برميل زيت خام و (270)



Hunger map



السكان المصابون بالجوع

1980-2000

Population undernourished

Population undernourished

Población subnutrida

2002/2004

نظراً لما يشهده العالم من ارتفاع رهيب في أسعار الوبود التي تزداد يوماً بعد يوم، وفي المقابل تزداد معها احتياجاتنا، باعتباره مصدراً أساسياً للطاقة، عكف العلماء في الفترة الأخيرة على البحث والتنقيب عن وسائل طاقة بديلة وغير مكلفة وفي نفس الوقت لا تضر بالبيئة، وقد تمكنت أذهانهم لابتكار ما يعرف بالوبود الحيوى الذى يعتمد على المنتجات الزراعية في الأساس لإنتاج الوبود.

وترى الحكومات في هذه التقنيات الجديدة سبيلاً إلى تقليل الاعتماد على النفط المستورد وكبح انبعاث غازات ظاهرة الاحتباس الحرارى وتعزيز الزراعة المحلية، لكن شهر شه لم يكن في الصين، حيث أشعل الطلب على تلك التقنيات فتوترت في أسواق السلع الغذائية التقليدية، وقال مسؤولو أسواق السلع الأولية في مؤسسة سايبكليب ومقرها باريس: إن الوبود الحيوى وقع "فخمة لشجاعة"، حيث شهدنا ظهور أولى التوترات في أسواق الوبود الحيوى البرازيلية والأمريكية مع ارتفاع الأسعار، وقالوا في تقريرهم لعام 2006: إدارة تلك التوترات ستظهر ما إذا كان الإيثانول قد دخل بالفعل عمداً دعياً جديداً وإذا كان من الممكن اعتباره سلعة استراتيجة. ولفترة طويلة ظلت البرازيل مركزاً رئيسياً لإنتاج الوبود الحيوى مستقلة صناعة قصب السكر الهائلة لديها لإنتاج الإيثانول، ويقول بعض خبراء الصناعة إن البرازيل قد تنبؤ في مجال الوبود الحيوى المركز الذى تطلعه السعودية في سوق النفط، لكنه في الوقت ذاته تعد الولايات المتحدة الأمريكية أولى دول العالم إنتاجاً للوبود الحيوى.

ومن زراعات قصب السكر في البرازيل إلى حلول القات إلى فرنسا ومن هزام الذرة الأمريكى إلى غابات النخيل في ماليزيا، انطلق العلماء حول العالم لبحث عما أطلق عليه "الذهب الأخضر" الجديد. والوبود الحيوى هو وقود مستخرج من النباتات ويقتض هيتينز الأولى هي الإيثانول المستخرج من السكر أو الحبوب ويمكن إضافته إلى البنزين، والثانية هي الميثيل الحيوى المستخرج من المصير الزيتية أو زيت النخيل ويضاف إلى الديزل.



بقية المنشور في الصفحة السابقة

في زراعة الباتات التي يستغلها منها الوقود الحيوي لأوى إلى إبعث كميات أكبر مما كان يعتقد حتى الآن من أحد أنواع التربة المتحسنة الطبيعية.

وأضاف كروتون أن استخدام النفايات الزراعية وتعبئة الغابات أو المشاتل التي يستخدم فيها الكثير من الأسمدة في إنتاج الوقود الحيوي يعتبر مضيعة بالغة للثروة من جهة أخرى، أشار الوبنيسون إلى فراجهن، المرفوع على هذه الدراسات من منظمة ينشر كونسيرفون لصحة البيئة، إلى أن إحداهن أن أشجارها باستعمال التيران في أوكسيدايز لزراعة محاصيل تنقل في إنتاج الوقود الحيوي يتسبب في إنبات كميات من ثاني أكسيد الكربون أكثر 400 مرة مما يمكن توفيره من خلال إنتاج زيت النخل في نفس المساحة هذا العام.

سماك في قمر هندي

ويضاف استخدام المنتجات الزراعية لإنتاج الوقود الحيوي، دفعت ارتفاع أسعار القمح والفاصوليا ومكافحة طوفان البيئة الجميع للتفكير في بدائل رخيصة وغير متوقعة في نفس الوقت الحصول على الطاقة حتى لو كانت هذه الطاقة متولدة عن حرق جثث الموتى، خاصة بعد أن تزايد أعداد البرمائيات الذين يوصون بخطر جثثهم بعد الموت، ولم يتزايد المجلس المحلي للتيسايد في مانستر في هذه الصلوة، بل بالتحقق إلى يتم استخدام الطاقة الناتجة عن حرق جثث الموتى في محرقه تيسايد في تدفئة أقاليم، لم يتنى لدى تدرجهم على الكسوة وتوفير الطاقة الكهربائية لكسبة وبعض المنازل، لحظية بها.

ذكرت مجلة أوكسيفر الفرنسية أن فكرة توليد الطاقة من جثث الموتى يرتد مع ارتفاع أسعار البنترول ومعدلات تلوث البيئة، وفي الطاقة، وتوفر الكلفة على استخدام البترول من اقتصاد من حرق جثث الموتى مضمرة في مصانع توليد طاقة على نيسن ميا، بنسبة بلغت في الكسبة، كما يقتصر أيضا أن يتم استخدام الأعلاف المتصاعد من حرق الجثث في إدارة تربية كسبة التزايد الطاقة الكهربائية الناتجة التي لا يمتد

ملها إلى البعثات من غاز ثاني أكسيد الكربون الناتج للبيئة.

وفي نفس السياق، نجح علماء معهد فرانكفورت الألماني في تحويل زيت الطبخ المستعمل والأشياء وعامل كنفائية إلى وقود بيئي وأحد مكونات لهذا الإيجاز أن يحقق اختراقا مكررا في سيطرة الاتحاد الأوروبي البيئية التي تستهلك ما يقرب 25% من مساحته أنقل تعمل زيت الوقود القابل للتحويل.

وأوضح الباحث فوكار هارل، رئيس مشروع كوير الوقود البيئي في معهد فرانكفورت، أنه نتج من عمله في تحويل زيت الطبخ المستعمل إلى زيت وقود، عالي الكفاءة البيئية، وأكد هارل أن معهد فرانكفورت أطلق على زيت الوقود المستعمل من السفن، الزيت السوبر كريسوليس "Greasoline"، وهو اسم يجمع بين "الزيت" و"الجازولين"، ويستخدم أساسا للاحتراق الكبيرة في السفن "فروينرلين" في التقليل لدرجات حيلات السفن، وهو سهل الاستعمال ولا يطلق الكثير من فزات السموم الكبيرة والصغيرة. أما علماء جامعة أوكسفورد الأمريكية فقد تمكنوا من إجراء بحث في تحويل دهون السمك إلى وقود حيوي، وأشاروا إلى أن مهنيين كيميائيين نجحوا باستعمال طريقة معالجة الميثانول "super critical" لتحويل دهون السمك وزيت الأحماض الدهنية إلى وقود حيوي، مؤكدين أن النتيجة كانت أكثر من 90 في المئة، وأوضح الباحثون أن مواد "super critical" تتحول إلى تسخينها وضغطها إلى نقطة حاسمة، أي إلى أعلى درجة حرارة وضغط يمكن أن توجد فيها المادة في حالة توازن كيميائي وموائمة وتتمتع شركة كنديا لتطوير الوقود الحيوي، بناء مصنع في جنوب شرقى كولومبيا، لتحويل شحارة السمك إلى وقود حيوي لتحويلها لمصانع وتعبئة الباتات، وأيضت الشركة أن الخمسين سيترق قرابة 12 مليون جالون من زيت الوقود الحيوي في العام، بعد استهلاك 73 ألف طن من المواد الكيميائية ومخلفات السمك.

وأضافت الشركة الكندية، أن الوقود الذي سيسوي الزيت الحيوي "بيوسايت"، يستخدم بدلا من الوقود التقليدي لتفصيل مواد التغليف، لأنه إلى أنها بدلت لاستخدام هذا الوقود لتوليد الكهرباء في مصانع تفصيلها من صبات الوقود الحيوي في ولاية أونتاريو لكندية، كما أنها تتفاوض حاليا مع عدد من الزبائن الأمريكيين المصنعين في قطاع الصناعات، ويخص شركة أوكسفوردية سفريا لشحن في تصديره وقود حيوي غير مضر بالبيئة من مخلفات مصانع المشروبات المشوية بإيثانول. وأيضت الشركة الكندية أنها نجحت في تحويل المخلفات إلى إيثانول حيوي وضغطه بزيوت نباتي لإنتاج الديزل الحيوي، وسيبدأ ذلك الشهر وتعد في 26 نوفمبر تجريب الوقود الجديد بمرحلة لاشحنة تتلاقى من دولة مال في طريقها إلى غرب أفريقيا، وأشار الباحثون بشركة كنديا إلى طورت التقنية الجديدة إلى أن الاستفادة من مخلفات المشروبات في منطقتيها، كما قبل ذلك الحقائق تدفع تحت الأرض ما كان يكال طائلة، كما أن إنتاج الوقود الحيوي في حد ذاتها كان يتعرض لتقلبات، وذلك لأنه يصعب من مواد لزجة للإسكان من المحاصيل أو نباتات مثل إريالة البابا لزراعة محاصيل معدة خصيصا لإنتاج الوقود، وبالتالي فهي كل مرة تحتاج طاقة ميكروية لا تشعير بأي تدب أو تضيي من زيادة الوزن تلت تخدم البيئة ولا تضرها .

وقال لوانس إيجلز رئيس قسم قطاع النفط والأسواق في وكالة الطاقة الدولية ومقرها باريس، في ضوء التكنولوجيا العالية فإن أكثر أنواع الوقود الحيوي كفاءة هو الإيثانول المستخرج من قصب السكر ومن ثم فإن عبء دول مثل الهند متبها

كوبسويرفون لصحة البيئة، إلى أن إحداهن أن أشجارها باستعمال التيران في أوكسيدايز لزراعة محاصيل تنقل في إنتاج الوقود الحيوي يتسبب في إنبات كميات من ثاني أكسيد الكربون أكثر 400 مرة مما يمكن توفيره من خلال إنتاج زيت النخل في نفس المساحة هذا العام.

انوسم مع تخصيص ما يزيد قليلا عن النصف لإنتاج السكر والباقي لاستخراج الإيثانول. وتشهد البرازيل بناء معمل تقطير جديد لإيثانول كل شهر، لكن الأزمة كانت العامل الأكبر لإنتاج الوقود الحيوي في لوانيا، لتجده أكثر مستهلك للطاقة في العالم، حيث تملك البلاد 97 مملات لإنتاج الإيثانول في حين يهوي بها 33 مصنعا جديدا، وإلى الأعلى الأخيرة بلغت أسعار المحفوق الأجله ليرة في بورصة مجلس شيكاغو للتجارة أعلى مستوياتها في عشرة أشهر مدعومة جزئيا بالطلب من صناعة الإيثانول وبخسنت البورصة خضمة تداولات الكثرينية لتعود الإيثانول الإجلة، ومن جانبها ركزت أوروبا مجهوداتها على الديزل الحيوي الذي ينتج في ألمانيا من القمح وكذا في زيت عباد الشمس وزيت النخل، وأنتج الاتحاد الأوروبي المائل من 25 بدلا 3.2 مليون طن من الديزل الحيوي في 2005 بزيادة 65 في المئة من 2004، ما يجعله أكثر منتج للديزل الحيوي في العالم، لأعضاء الاتحاد الأوروبي حرية منع حوافز ضريبية لتضجيع استخدام الوقود الحيوي، ومن النشتر أن تشهد آسيا استخدام المزيد من زيت النخل في إنتاج الديزل الحيوي مع عدم منتج وتيسير المثل مع ماليزيا بإعداد زراعات جديدة.

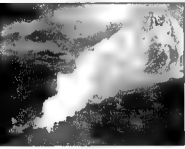
ويقول مسؤولون في الصناعة أن المزيد من القدرة في الصين سيتم تحويله لإنتاج الإيثانول رغم جهود بكين لكبحه ضد الشيعة ومنع أسعار الغذاء، من الارتفاع، وتبحث الصين أيضا استيراد المزيد من الباتات من المصنعين من الولايات لإنتاج الإيثانول، وإلى تاييلاند، يتوقع مسؤولون في الصناعة قيام 13 مصنعا للإيثانول نهاية صوم 2007 مقارنة مع مصنعين فقط الآن، ومن ثم فإن طلب تاييلاند على المصنوع قد يخلق إلى ثلاثة ملايين طن من العام القادم من مليون وأحد هذا العام، ويقول مسؤولو صناعة أن صناعة الإيثانول الأسترالية تنمو بسرعة وقد تزدن استخدام الفحم، الأمر الذي سيقلل الكميات المتاحة لتصدير، حيث يقدر مجلس الجيوب الأسترالي أن صناعة الإيثانول في البلاد ستنتج لتستهلك ثل مليون طن من الحبوب سنويا كمادة خام.

لكن هناك تكاليف كبيرة لتحويلها إلى وقود حيوي، وفي الحركة بين الغذاء والوقود الحيوي مع محاصيل العالم المحدودة، حيث يهزم العلماء تقدما في طرق جديدة لاستخراج الإيثانول من المخلفات النباتية مستخدمين السيلان لإنتاج الوقود، وتاريخه الكثير الفأسي على حاله، وذلك كما قلعت مصر في تجربتها لإنتاج الوقود الحيوي من مخلفات قش الأرز بدلا من حرقه.

وقال بيتر توليوج رئيس وحدة مصادر الطاقة المتجددة في وكالة الطاقة الدولية، إن تكاليف إنتاج تلك الأنواع من الوقود الحيوي قد لا تتجاوز 25 سنتا لتر الواحد، كما يجعلها ذات قدرة كبيرة على المنافسة، الأمثلة هي أنه يمكن علينا الاستثمار في تقنيات الديزل النباتي تلك، لديها الفرصة مناسبة الوقود القطعي على المدى البعيد.

كاريبة أخرى

ولم يتسبب الوقود الحيوي في ارتفاع أسعار الغذاء فحسب بل دخلت التعديلات إلى أبعد من ذلك، فقد أكد خبراء بيئيون من خلال ثلاث دراسات حديثة أن وكالة الطاقة الدولية، إن يمكن أن يحد حدوث التغير المناخي لكوكب الأرض في الكثير من الحالات بشكل مائل، ويوجد الباحثون في الدراسات التي نشرتها مجلة "ساينس" الأمريكية بمجلة "تومبوريك" فيستورند اند فزيكس" أن زراعة نبات الذرة والشعير ونخل الأرز بشكل واسع وفي غايا إلى إنبات غزارة إحتباسية أكثر مما يتم توفيره من الوقود الحيوي المتخلص من هذه النباتات، لأن إنتاج الوقود الحيوي يتطلب تجميع غابات مادية وتحويلها إلى وقود زراعية، وأوضح المروفيسور بيلوكوتزين الحاصل على جائزة نوبل الكيمياء في الأسمدة المستخدمة بكثافة



محمد شيرين النجار

رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النقل البحري



ضمن المفترة المستحدثة والتي أفرزت وصاحبت إنجازات التطوير والتحديث في قطاع النقل البحري ومع عرض شامل ومكتمل لكافة الخدمات والمشاكل التي تواجه الموانئ وشركات الملاحة والسفن المصرية وملاكها والحاويات وغيرها من الخدمات كانت لنا هذه الفرصة وهذا الحوار مع المهندس محمد شيرين النجار رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات النقل للنقل البحري لتعريفه الواسعة وبإضاءة الموانئ في مجال النقل البحري وماضيها الحائز الكرامة في مجال الملاحة والتي أخذت وابتكبت جولات حياتها.

موقوفات تواجه السفن المصرية،

بدلاً من الموانئ مع المهندس محمد شيرين بسؤال محير وأصعب فلانعة الآن وهو 11

خدا لا يرفع علم مصر على معظم السفن المصرية بالرغم من امتلاكها لمصريين؟

قبل أن نتطرق إلى سبب عدم رفع علم مصر على السفن المملوكة لمصريين يجب أن يكون لنا وقفة مع عدة موقوفات والتي بدورها تكلف عقبة أمام السفن المصرية وهي بداية التفتيش البحري وقيفة السلامة والتي من شروطها أن السفن لا يزيد عمرها عن خمسين عاماً في البضاعة وخمسة عشر عاماً في الركاب ويأتي القانون على كامل ملاك السفن خاصة من هذا الشرط وتطبيقه نظراً لعدم وجود تمويل يمكنه لسمعة هذه السفن بشكل جيد وعلى مستوى عالٍ ومن المؤسف أننا لا نجد تلك البنوك التي تملي هذا الدعم المادي بشكل كافي وذلك أيضاً لعدم وجود بنك مصرية متخصصة. وإذا فُرض المستثمر لا يجد تمويل خارجي ولا يجد البنك الذي يدعمه ويستأجر إلى الاستثمار المادي، ومن الصعوبات التي يواجهها المستثمر أيضاً تقييد السوق فضلاً عن القيود التي تفرضها على المستثمر على سعر في المائتين 180 دولار واليوم أصبح سعر الطن 780 دولار وهذا تكلفه على المالك وإذا فُرضتم يتمثل تقييد السوق بنفسه وبالرغم من ذلك فهو ملزم أن تكون السفن جديدة ومجهزة.

ومن الموقوفات أيضاً تصفح القانون التجاري مع أي مستثمر يقع في تنكاسه، فعلى سبيل المثال أن أكاد سفن مدبولي لباك بمانشون و 12 ألفاً مليون دولار وعند حدوث مثل هذا التضرر أجد أن الدعي الإشتراكي يصدر أمر بحبس وأجد نفسي في النزاع مع المجرمين والخارجيين مع القانون وأتهم حينئذ بإعذار المال العام.

ولو أمادى فرصة لكي أنفضه أخرى لمؤقتي الجيش مع المجرمين ولماذا أصبح القانون مدمر - نحن نلحق المصالحات التجارية مهما كانت ممتعة معرض للمكسب والمسارة وأنا خفا بأنه تعرض للفسادة وأصبح السوق خدع وهذا جازم فلا يجب أن نجد منهم المجرمين وتنادي به حينئذ الجرائم الصغرى وتوجيه له الكفافة القضائية.

وعندما يصبح هذا التجار العنيفة في يد الصفاتية يعتبر هذا مدمر شاملاً بالنسبة له حيث أن كل فتهه أن حظه تضرر في السوق بينما في الدول الأوروبية عندما يتضرر التجار تتكلى له الجهات المعنية لكي إحترام وتقتير وتحاول فهم أسباب تعثره مع وضع حلول وإيجابيات للملاج وإذا كان معظم رجال الأعمال المصريين يهربون إلى الخارج ويترك السفن لا تسير إلا الموانئ لا نجد له أية مساهمة من الوفيف أن الدولة تشجع المستثمرين المصريين ويعتبر المستثمر الأجنبي له كل الصلاحيات والإختيارات مع المستثمر المصري.



حوار

إيمان عبد الله

وهذا وجهنا في قطاع الضمانات فوجدنا التوكيلات الملاحية كلها أجنبية وأما أسسها بل يربون ترك الملاحة للأجانب! ونحن نعمل لديهم، أنا أرى أنه من الأفضل أن أربع علم أجنبي وأسافر في كل مكان دون مشكلة وأترك بعمرية كاملة دون أية موقوفات، وذلك لأن العلم المصري يضع السفينة في مشاكل كثيرة مثل قوانين البيت أو حرب طائف السفينة ولهذا أتجنب رفع العلم المصري.

بالإضافة إلى عمليات التفتيش العشوائية التي تحدث من هيئة السلامة وبعض المالكات يوجد بها شيء من التمسك فهم أصحابهم الأولى من المبرارة السلام 98 التي غرقت فيها من حط يوقلوا هذا التصرف لأن البحر الأحمر له طبيعة خاصة.

يعتبر خط البحر الأحمر خط فقير حوالي 2 مليون راكب سنوياً، ومعظم الركاب من المصريين الغالبية والبضاعة الصاين وراء لغة العيش وهم مستعدون لتقبل وتحمّل أي شيء بأمل الحصول على فكرة سفينة وإلا فلا تجدكم أي الكاف داخل الجرافات وفي الطرقات والنتيجة حدوث حادث مما لم يحدث في العبارة وأنتى لا أحب أن أتطرق لموضوع

الديمة ذوو كفاءة جيدة وأن تتناسب مستوى الركاب، وكذلك لابد من توفير أطعم مصرية لأننا نتعامل مع ركاب معظمهم غير قاطنين على القارة وأسلوبهم وطريقة حوارهم مختلفة. ولكن نجد الترتيبات المتجسدة من سفينة جيدة ومجهزة وأطعم مصرية ويرخص سعر التكررة هذه معادلة تكاد تكون مستحيلة. وذلك لأن الدخل المائد على مالِك أي عبارة على خط البحر الأحمر لا يمكنه أن ينفق على تجهيزها لمستوى المطلوب وهذا يضطره إلى تقليل مستويات الصيانة وكفاءة الأطعم وبوعية الأكل .. الخ . وهذا بالنسبة للبحر الأحمر والأسطول المصري.

فلوانى ؟

ما رأيك بفلوانى المصرية وهل هي مجهزة التجهيز الكامل لا ؟

مرت الموانئ المصرية بفترة طويلة جداً من الإهمال وبعد هذا حدثت طفرة كبيرة خلال الشاشر سنوات الماضية ولكن والىف التطوير لم يكن مديروها فرائسة كافية لنجد مثلاً أن في ميناء الإسكندرية التفتيش والفراسات تمت على أساس إزلة العبد من المخازن ولم ينشئ خيراً مخازن جديدة حدثت إزلة لها والهور على ساحتها التفتيش المكثف، من أجل زراعة أشجار داخل المياه والحقبة التي قمت بزيارة الصعيد من الموانئ في العالم لم أرى في حياتي أشجار في ميناء غير للمياه المصري.

تعتبر المصريات التي انطلقت على تلك الأشجار والحدائق تعتبر إقرار مال العام، ومحطة إسكندرية عندما تم إنشائها في الستينات كان الغرض منها التعامل مع الركاب الممتد على ركوب البحر و هذه النوعية من الركاب ومن الظروف اقترضت وفي المائس كان يوجد (خط مارسيليا - خط خفا - خط الانفكية - خط بيروت- خط قبرص - خط تركيا). وأن الوضع تغير وأصبح الطيران هو الوسيلة السائدة ويعتبر التخطيط لم ينظر بغير ثاقبة نحو السوق السميحي البحري في مصر.

الحاويات ؟

تعتبر الاستثمارات الحاويات ومحطتها معرضة للخطر بعد دخول الشركات الأجنبية 99 تملكها؟

- بالنسبة الحاويات ومحطتها فهو موضوع خطير وشائك لأن الشركة القابضة للنقل البحري والبرى تمتلك ثلاث محطات حاويات (إسكندرية - دمياط - بورسعيد) وهذه المحطات كانت احتكارية ووزارة النقل تمتلك فيها بين (25 %40) في حسب المحطة وكان تواجدها فوجتها بمشروع شرق القاهرة لكي جلب إليه من المستثمرين الأجانب وأصبح خط ملاحية كبير وسفر كثير للنساء لصلاب طاب وأى فائض به بدء وينتج خطوط أخرى من ميناء بورسعيد. وهذا تسبب في إيداء بورسعيد ونزى الآن بورسعيد تفتد خطوط .

والسببية للمباطء فحدث نفس الشيء عندما تمارنوا مع الجمعية الكويتية للإستثمار وهذا الإنفاق ثم من خلال وزارة النقل والتي هي شركة أيضاً في محطة حاويات ديمياط وحدث نفس الشيء في محطة حاويات إسكندرية وكانت وزارة النقل لها يد في ذلك مما أدى إلى ظهور محطة حاويات عملاقة نافست محطة حاويات دمياط...ولكن إسكندرية ظهرت محطة الحاويات الصينية نافست محطة حاويات إسكندرية.

وللعجب أن وزارة النقل تعتبر شركاء بنسب كبيرة في الثلاث محطات ولذا قلنا في حيرة من هذا الأمر فما الهدف من وراء جلي منافسة كل واحدنا كل محطات احتكارية وقد مر على الدولة عامين كبير بالإضافة إلى أن حجة جذب خطوط جديدة هو سبب واهي لا لا يوجد شئ تسمى جذب خطوط جديدة وواضحة للعين أن الخطوط يتقلص جميعها.

وهذا معناه أن وزارة النقل بهذا التصرف قد دمرت محطات الحاويات المصرية لصالح المحطات الأجنبية ومن الواضح أن ذلك يفتقد الفكر بالرغم من افترتها على تطوير بواديت وتشاركها بجانب مع الاحتفاظ بالاحتكارية في بلد ولكنها أضلقت العنصر الأجنبي الذي تسبب في تدمير ما تبقى لنا من محطات حاويات وبالتالي عند

خصخصة هذه المحطات ويحصلون عليها الأجانب بالمجان وذلك تنتقل الإحتكارية التي كانت أصالح مصر وشعب مصر إلى الأجانب.

• ما من قطاع الخدمات في النقل البحري الذي حدث في قطاع الخدمات في النقل البحري فالقانون رقم لسنة 98/1 أباح لكل شخص أن يفتح توكيل ملاحى بمعرفة وهذا جذب الشركات الكبيرة ذات الفروع المتعددة والوكالات في العالم وأخذت تصبب الأسر من الركة البحرية وبمرت القطاع الخاص ثامناً وبالتالي القطاع العام أو قطاع الأعمال أو ما تبقى منه أصبح غير قادر على المنافسة.

• ما رأي سعادتك بالنسبة لقطاع الشحن والتخليص؟

أما من قطاع الشحن والتخليص فمن المذهب أنه لم ينظم إطلاقاً من قبل وزارة النقل وأصبحت العملية عشوائية وغير منتظمة وأصبح التعامل عشوائي في السوق الملاحى ينتج عن هذا دخول الأجانب في مصر وتخليصهم لكاتب والعمل بصورة منتظمة مما أدى إلى تدمير كل ما يمكن أن يطاق في هذا المجال وأصبح يكاد يكون محكراً من جهة الأجانب وقد قام قطاع الخدمات في النقل البحري بتحويل النشاط الأول والثاني لقرى الأنفاق في القاهرة بالكامل من خلال إدارتها

مع العلم بأن العنصر الأجنبي أصبح له صفة سائلة في قطاع الخدمات والطابع كان جابية وكانت احتكار. ولكن ساءت إقتصاديات السوق لصالح المستهلك ولكن المستهلك أن يستفيد من دخول الأجانب لقطاع الخدمات لأن المفترض أن الأجنبي عندما يستثمر أمواله في مصر يسمح له بمداخل مصر ويوفى بمزايا تشغيل العمالة المصرية لكن للأسف المستثمر في قطاع الخدمات هو في الحقيقة مستثمر وكل ما يقوم به هو تخيير شقة ووضع مكتب وعدد من الكراسي وأصبح بعدها صاحب شركة وبالتالي الأرباح العائدة على العميل تتسبب في رفع مستوى الأسعار وبالتالي التصدير يتأثر على الصادرات وبالتالي مصر هي التي تضر وتتأذى وبهذا يقوم بنصفية الشركة.

ويحول أرباحه بدلاً من الجيب المصري إلى دولار ويرسلها الخارج فهو جيب مديالي بله يبيع أمواله في مصر وهذا معناه أنه يحرم المواطن المصري من دخل طيه عليه وهذا لا يقبل به بل يأتى ضد كل مصري ويحول كل أرباحه للخارج. لكي يظل على نفسه مستثمر وأما أن أهم هذا النوع من الإستثمار والمقابلة أنه إستثمار جديد علينا - وأضنى ويرغم كل المعوقات التي تواجهنا أن نتقدم ويرتقي لوفعة مصرنا المربية

السفينة فيتيقيا تعيد إحياء أول تجربة التماز بحري حول إفريقيا



عادل عبد الحميد

يرحلها حول إفريقيا على إمتداد قناة السويس والساحل الشرقي لأفريقيا وسوف تبحر إلى البحر إلى رأس الرجاء الصالح وسوف تستقر صعيداً إلى الساحل الغربي لأفريقيا قبل العودة إلى البحر للتوسيع لإكمال دورتها البحرية في مدينة الإسكندرية في مايو 2009.

في إطار تنشيط وتفعيل أواصر التعاون بين دولة ملاحية وبروسيدية وقرية الملاحية السورية وفقاً لبروتوكول التعاون الموقع بينهما فقد قامت غرفة ملاحية بروسيدية بتنظيم حفل استقبال واستضافة صاحب وطاقم السفينة "فيتيقييا" والتي تهدف بمشتر إلى إعادة أحياء أول تجربة التبحر بحري حول إفريقيا والتي تمت في السابق من 600 قبل الميلاد بواسطة بحارة فينيقيين.

وقد غادرت البعثة من جزيرة أرواد بسوريا في أغسطس 2008 ولم تلبث حتى شرعت

أخبار ومحطات

دعوة لزيارة بريطانيا

سلم تهنى بل رئيس وزراء بريطانيا السابق إلى الإخ المعتمد معمر القذافي قائد الثورة الليبية دعوة من جوريون براون رئيس الوزراء البريطاني لزيارة لندن بحضور للزمر الدولي لقادة الدول المنتجة للنفط الذي سيقد في العاصمة البريطانية خلال شهر ديسمبر القادم.

مركز مصر بالنسبة للتجارة الخارجية

أصدرت مؤسسة التمويل الدولية التابعة للبنك الدولي تقريرها السنوي للأعمال - الذي يقوم بتقييم ودراسة مناخ الأعمال والتجارة في 181 دولة على مستوى العالم - حيث أشارت المؤسسة في تقريرها بالتجارة الخارجية في مصر التي أصبحت المركز الأول على مستوى إفريقيا، وأثارت هذا الموضوع بعد فريضة وإسرائيل، والمركز 24 عالمياً بين 181 دولة. وقد دل التقرير حصول مصر على هذا المركز المتقدم نتيجة للإصلاحات التي تمت في المجال المصرفي حركة تجارة الصادرات والواردات في مصر خلال عامي 2007 و 2008 وبني رئاسات التوسعات والتطوير في نظم ميكانيك الموانئ بعدد كبير من المنافذ على مستوى الجمهورية، والتحديث الذي استهدف تحسين إجراءات الفحص والرقابة لتتبع بصورة سريعة ومشطوبة.

متحف الآثار البحرية

حصل فاروق حسني وزير الثقافة على موافقة اليونسكو لتقديم المئوية لإقامة متحف تحت الماء في الإسكندرية لإتاحة رؤية الآثار من طريق الغطس أو المناسخ داخل أنابيب زجاجية، وسيعرض المتحف الآثار المهمة التي من بينها قصر كليوباترا ومزارع الإسكندرية، وقد صرح الوزير بأن المتحف سيكون من طابقيتين أو ثلاث فوق سطح الماء لعرض الآثار المستخرجة من خليج الإسكندرية وأبو لير - بينما سيكون الجزء الأكبر من المتحف تحت سطح الماء.

الإسمايلية الجديدة وتطويع المساحة

كلف الرئيس حسني مبارك رئيس مجلس الوزراء وزير الإسكان بإعداد الدراسات الشاملة لمشروع إقامة الإسمايلية الجديدة على مساحة 130 ألف فدان شرق القناة وإنشاء نفق قناة السويس الجديد الذي ستمثل تكلفته إلى ملياري جنيه وقد أعلن عن الجليل الفخراشي محافظ الإسمايلية أن الدراسات الهندسية لشروع النقل تشير إلى أن الدولة التي تتكلم أن مجال مائية تتوجه لتضاعف سعر بيع الفدان بشرق القناة عشرة أمثال سعره الحالي على الأقل بعد إقامة النفق.

ازدهار خط السكة الحديد

تجري الأعمال التنفيذية لشروع إنجاح خط السكة الحديد بين مدينة برج العرب الجديدة والإسكندرية بطول 28 كيلو متر وتكلفة تصل إلى 300 مليون جنيه وقد صرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن هذا المشروع يأتي في إطار التزام الوزارة بتنفيذ البرنامج الإقتصادي الرئيس مبارك بربط المجتمعات العمرانية الجديدة والمدن الصناعية برسائل نقل متعددة ورفع مستوى الخدمات المرافقين، كما أن هذا المشروع سيساعد على إيجاد فرص عمل لأبناء محافظات مطروح والإسكندرية.

النقل بالحاويات نظرة عامة على عام 2007

أحمد كامل مدير التسويق بشركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع



تستمر معدلات النمو في نشاط نقل الحاويات بالزيادة في مناطق كثيرة من العالم بالرغم من ارتفاع أسعار الطاقة والخوف من حالة الركود التي يشهدها الاقتصاد الأمريكي التي بدأت تلقى عيظاً على صناعة النقل البحري. ومن المتوقع أن تظل معدلات النمو على مستوى العالم ثابتة حول نسبة 7% حتى عام 2015 بحسب ما ورد في (Container Management) إصدار يونيو 2006

إهتمامات عالمية

يبدو أن الزيادة الغير مسبوية في أعداد الحاويات المتداولة قد ألقت الضوء على الإمكانات العالية لأولى الموانئ حول العالم ، وعلى الحاجة المتزايدة لوجود موانئ حاويات جديدة وإلى التوسع في الموانئ الموجودة . كما زادت الطلب على المعدات الحديثة اللازمة للتعامل مع الجديد من سفن الحاويات . يحتاج الدول النامية إلى إستثمارات مائة لإنشاء موانئ حديثة، بينما تعاني الدول الصناعية في أوروبا وأمريكا (و التي تتداول مجتمعة حاوية واحدة من كل خمس حاويات يتم تداولها في العالم) من تأخر العمل في محطات الحاويات تحت الإنشاء نظرياً على حد الإلقاء مشروعات بالكامل (بحسب مجموعة APM Terminal) ويومئذ ذلك إلى عدة عوامل ، الأمر الذي قد يؤدي إلى تأخير زمن المشروع إلى عشر سنوات كاملة (من زمن بدء التخطيط للمشروع وحتى إتمامه) .

أرقام لها معنى

من الإحصاءات والأرقام التي وردت بإصدار World Top Container Ports 2007 يمكن إستخلاص بعض الإنتاجات السائدة في المجال ، فمثلاً نجد أن عدد 63 ميناء عام 2007 من أكبر 120 ميناء حاويات في العالم حققت نمواً بنسبة أكبر من 10% عام 2007 .
- حقق ميناء بيروت أكبر نسبة نمو في العالم (59%) حيث بلغ إجمالي التداول 948 ألف حاوية مكافئة .
- شهد العام 2007 نسبة نمو قدرها 11 % عن العام السابق وذلك لـ 120 ميناء في العالم .
- أربعة موانئ صينية ضمن أفضل خمس موانئ أداء على مستوى العالم .
- أكبر انخفاض كان من نصيب ميناء Taranto بإيطاليا (-15%) يليه ميناء Charleston بالولايات المتحدة الأمريكية .
نادي المليون حاوية ،
- 56 ميناء حاويات تداول كل منها أكثر من 2 مليون حاوية مكافئة .
- عام 2007 تداولت 4 موانئ جديدة لمجموعة نادي المليون حاوية وهي ، Chinnai ، Dammam ، Callao ، Marseille .
- شهد التصنيف العالمي للموانئ الحاويات أعضاء جدد وهم Yingkou بالصين و Beirut لبنان Valbaraiso شيلي و Mersin تركيا و Shuweikh بالكويت .

ونظرة عامة على مختلف المناطق حول العالم نلاحظ أن .
في آسيا ، تأثرت التجارة بدرجة ما بالزيادة في أسعار البترول وتراجع الاقتصاد العالمي ، وقد شهدت موانئ الحديوت بأوروبا (28 ميناء) زيادة نسبتها 13.5 % متصل إلى ما يقرب من 74.5 مليون TEU .

مع هذا التباطؤ في النمو نتيجة الزيادة في أسعار السلع الفولاذية وأسعار الطاقة تسود حالة من الترقب تميزها بالإشارات السياسية التحفظية والخوف من أن المبالغة في رد الفعل يمكن أن تؤدي إلى زيادة المخاوف أمام حركة التجارة العالمية ، في محاولة للسيطرة على الأسعار ، والتدخل تشديد الإقتنان والتي يمكن أن تؤدي إلى تهديد خطير لحركة التجارة العالمية والتي ستؤدي إلى معاناة الموانئ من نقص الإمدادات .
وعلى الجانب اللوجستي فإن هذه الظروف تتيح الفرصة أمام بعض الموانئ لتحصين إمكاناتها وتطوير معداتها لمواجهة التحديات التي قد تواجهها في المستقبل ، على سبيل المثال إعداد وإدارة جديدة ، إعادة النظر في الإستراتيجيات الطويلة والإعداد لقيادة الموانئ إلى بر الأمان في مواجهة الأزمات الاقتصادية .

في الولايات المتحدة الأمريكية : شهدت الموانئ الأمريكية معدلات نمو متواضعة (الأقل خلال السنوات الست الماضية) حيث بلغ متوسط النمو أقل من 1% ، وقد عانت موانئ الساحل الشرقي عام 2007 من تراجع في حجم التداول بمقدار 6% ، عن عام 2006 .
وتشير الأرقام على أن حجم التداول سيستمر في النمو خلال عام 2008 ولكن بمعدل أقل بسبب التراجع الذي يشهده الاقتصاد العالمي ، ومن المتوقع أن تظل أرقام الحاويات الواردة ضخمة نتيجة لتسارع الطلب على السلع من جانب المستهلك الأمريكي .

في أوروبا : واصلت موانئ الحاويات الصينية العشرة (14 ميناء) تحقيق معدلات نمو مرتفعة بلغت في 2007 في المتوسط ، و زادت من 104 مليون إلى 122 مليون حاوية مكافئة ، مستفيدة من معدلات النمو المتواضعة (2%) التي حققتها موانئ هولندا - كينج .
في أمريكا اللاتينية : شهدت موانئ الحاويات الهامة بأمريكا اللاتينية معدلات نمو بلغت 14% في المتوسط ، و بلغ حجم التداول 15 مليون حاوية مكافئة ، و قد حققت نمواً أكبر معدل نمو (32%) في حين إنخفض معدل النمو في ميناء Puerto Cabello بنسبة 1% في حين حققت الموانئ البرازيلية عدد 6.5 مليون حاوية مكافئة بمعدل نمو قدره 7.2 % عن عام 2006 . و قد حقق ميناء سانتوس التصيب الـ (2.55 مليون حاوية مكافئة) أي ما يعادل 93% من إجمالي حجم التداول بالموانئ البرازيلية .



الصغير . Container Management July 2008

Year	Rank	Volume (TEU)	Change (%)
2003	1	265,787,872	
2004	1	303,143,811	+ 14%
2005	1	335,311,666	+ 10%
2006	1	373,235,748	+ 11%
2007	1	419,374,547	+ 12%

لماذا نغضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا في البحر مع العبارة السلام 98؟

الجزء الثاني

بقلم/ عبد الحميد مرسى - عضو اتحاد المحامين العرب



مازلنا تنساق وراء العواطف وطنين الإعلام الفضائي، دون أن نلمس أرض الواقع أو نرجع إلى صفحات الكتب، ونتمثال القانون البحرى بنصوصه العتيقة، بعد أن تراجع أعلام الخبراء المختصين للأسباب - سوف نذكرها بالتفصيل فيما بعد - شخصية ومصالح خفية، ويحاول الإعلام أن يرمى المسؤولية - وله بعض الحق - لأنه لم يجد من يتصدى له ويقول الحقائق كاملة، لذلك سوف نتصدى خلال المقال نوضح القصور الشديد في القانون والتطبيقات العملية من خلال القضايا الحقيقية، فلم تكن قضية "غرق العبارة السلام 98" سوى القشة التي قصمت ظهر الجمل، ولكن الحقيقة أن القضايا التي يقاسى منها "فرقة أطلق عليها اسم "الرحالة" وليس "البحارة" تتشابه في هئمتها فنة عرفت في أوائل القرن العشرين بـ "عمال التراحيل" في القرى وكتبت عنها الأعلام الأدبية قصص أيدها الكتاب المصريين وقنائلها الشاشة المصرية في أفلامها، وكنت أتمنى أن يتناول الأدب المصرى والعربى (مشاكل البحارة) خلال كتابته لكن كل ما كتب عنه حتى الآن ليس إبداعاً ولكن صور مسوخة من شخصيات تناولت أعمال رومانسية لمصرية، فلم تظهر هموم البحارة كما هي، ولم تجسد مشاكله في البحر أو البر ومن يخالط تلك المجموعة تزخر بأعمال لا تقل روعة وأثارة عن الأفلام التي تناولتها السينما المصرية في أفلام "الأرض" أو "الحرام" وغيرها من الأعمال الأدبية لكبار الكتاب.

لا تتجاوز مائتي جنيه أو يلجس مائتين الفوتون وسواء كانت الداء 238 أو 244 فإن كل منهما من قبيل الجنب وليس الجنائيات وهو ما حدى بالنيابة العامة إلى إقامة البعثة ضد 6 متهمين منهم رئيس مجلس الإدارة ونجله عضو مجلس الإدارة وقبطان العبارة سانت كاترين التي أمتنع عن المشاركة في إطلاق السفيناء وأربعة متهمين ومن قبيل العبارة الغارقة وكثير القضاة الجبريين وكثير المحامين ومهندسين في إطلاق الأرواح التي راحت ضحية خنا وكان الإتهام الجرمي لهم هو التزاض والإفحام في إطلاق الأرواح التي راحت ضحية خنا المتهمين ولكن أركان الجرمية هنا لم تكن من خلال نص واضح وصريح في تكتليف قانوني محدد بل فيقول يحمل تكليف ملك السفينة في عمل شئ أثناء غرق السفينة سوى إبلاغ سلطات البحث والإنقاذ وهو ما تالمكبه هذه المحكمة أن إشارات الإستغاثة وصلت إلى علم السلطات قبل علم مالك السفينة وأنها لم تتحرك إلا بعد ساعات من الفرق فكانت كالتى : العبارة غرقت 3 صباحاً البلاغ الرسمي للسلطات وصل 7 صباحاً أول طائرة إطلاق تحركت الساعة 11.30 صباحاً.

فاتتبع المصيرى لم يكلف مالك السفينة بعل شئ ممدد وليس هناك شئ جنائى والتشريع العام يرى أن لا يخرج من قتل أو جرح شخص أو عدة أشخاص لأنه من قبيل حوادث السيارات وليس ركاب السفن والطائرات التي يجب أن يحكمها تشريع يراعى كل الإعتبارات مالك السفينة ليس هو سائق المركبة ومن ناحية أخرى فلما التطبيق العملى توصل إلى صدور شهادات صلاحية السفينة وماذا يمكن أن يحدث في الإستئناف هذا ما سوف نتناوله - ولكن الله في العمد القام

ورغم الجهد الذى بذل لتعديل القانون البحرى مازال البش يتصور أنه قانون محدد الأثر يحكم الملاحة في البحر وهو رطة محدودة المدة مما التصور المحدود هو الذى خلق مشاكل عديدة لم يستطعها حتى الآن كبار التشريع والنيان المتخصصة في مجلس الشعب ذلك لأن أثر قانون البحرى لا بد أن يمس اليايس وأثر نزع القانون البحرى لا بد منه على النصوص ولا يمكن أن يحد على الأرض كما يتوهم البعض، وكما نودى منى قارنى البريز أن النصوص على أسرى لتستخلص حقائق ثامة تستطيع أن تشار عليها في نقاط محددة بالتالى أولاً أن الشق الجنائى في القانون البحرى ضيق بكاد لا يوجد له إلا 3000 في يود محدودة وعلى سبون الحصر في النصوص التالية

(I) مادة 4/6: لعقوبة بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز 3000 جنيه أو إحداهما في حالة رفع السفينة المصرية التي ترفع العلم المصرى علم أجنبى بوجه الإتهام إلى مالك السفينة والزبان.

(II) مادة 3/7: لعقوبة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز 3000 جنيه أو إحداهما في حالة مالك سفينة الأتمة الأجنبى الذى لا يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية لمختمه، وعدم رفع العلم المصرى.

(III) مادة 3/8: حبس وبغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف أو إحدى مائتين الفوتون لسلفن غير المصرى التي تعمل في مجال الصيد والقطر والإرشاد في المياه الإقليمية والأحالة لاصطناع دون ترخيص بقرار من الوزير المختص، وأن يكون في تلكون في حالة الترخيص لمدة زمنية محددة.

(IV) مادة 2/12: حبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحداهما من يخالف الحظر بنقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى ومقابل أو بدون مقابل ولا يجوز تأجيلها لأجنبى لمدة تزيد على ستين إلى بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

(V) مادة 2/57: عقاب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى مائتين الفوتون البالغ الذى يقوم ببيع سفينة مصرية بيعاً اختيارياً لأجنبى ما لم يتزل الدائن لمزتين في عقد البيع عن الزهن

(VI) المادة 136: عقاب بغرامة لا تقل عن 500 جنيه ولا تزيد على ألفى جنيه بوجه العمل الذى يخالف أحكام العمل الثالث (عقد عمل البحار) مع عدم الإخلال بنية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى وتعدد العقوبة بتعدد من وقعت في شلأهم الجريمة.

تلك هي العقوبات التي وردت في القانون رقم 8 لسنة 1990 بشأن قانون التجارة البحرى عن سبيل الحصر والغريب أن الفصل الثانى (عقد النقل البحرى - عقد النقل - نقل البضائع - نقل الأشخاص) جاء خالياً من أى شئ جنائى وإنما تناول التعويضات التي تسرى في حالة عدم تسليم البضائع أو التلف أو المير أو في حالة قتل الأشخاص الوفاة والإصابة وتكوى في تعويضات مدنية وليست جنائية.

وهو الذى حدى بالنيابة العامة في مجال المسؤولية الجنائية إلى اللجوء إلى قانون العقوبات باعتباره الشرعية لعملة حيث تناول أدب الألال الجنائيات والجنبى التي تحصل لأحد الناس (قتل والجرح والسرقة) بمصفة عمدة خطأ في موت شخص آخر بسبب إهمال أو روعة أو عدم احتراز أو عدم مراعاة القوانين والقواعد والأنظمة بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة

الأستاذ/ عبد الحميد مرسى - عضو

هينئ

الأستاذة / زينب جابر سالم

على افتتاح مركز الدراسات الاقتصادية (E.S.C.) يوم السبت الموافق 8/16/2008 حيث حضره لفيف من رجال البحار ورجال القانون، ويشرف المركز بحضور الأستاذ/ علي عبد الرزاق رئيس قسم الشتم والإجراءات بمصلحة الجمارك والمادة وشمامة القضاة بمصلحة الجمارك حيث بدأ أولى البرامج التدريبية بدورة (اتقنص الجرمي وإجراءات الماتلق الجوسيتية) وسيداً دوراً جديراً على يد أستاذ الجمارك من (التشدين البحرى وإجراءات تلمع الماتوق) وفي من الدورات العديدة وتنشئ المركز مزيد من التقدم والنجاح.

E-mail:lawayer_anbar@yahoo.com

الاستعدادات لجعل سفن الحاويات العملاقة

دكتور ريان / محدث عباس خلوصي مستشار القانون البحري بميناء جدة الإسلامي



شاهدت السنوات العشرة الأخيرة ثورة في صناعة وبناء سفن الحاويات، كما اشتد التنافس بين ترسانات بناء السفن في بناء سفن حاويات أكبر وأكبر حتى وصل هذا التنافس اليوم إلى بناء سفن حاويات عملاقة. حيث تتنافس ترسانات سامسونج للصناعات الثقيلة SHI مع ترسانة هيونداي وترسانة دايو وغيرها من الترسانات على بناء سفن حاويات عملاقة تتحدى حمولتها 12000 حاوية مكافئة.

اليوم توجد أكثر من 150 سفينة حاويات سعتها 9000 حاوية وأكثر في الخدمة تلك السفن التي تسمى Mega Vessels. منذ عام 2007 توجد لدى ترسانات بناء السفن طلبات لبناء سفن حاويات عملاقة سعة (12000) أنشئ عشرة آلاف حاوية مكافئة فما فوق سيتم تسليمها في عام 2011. هذه الزيادة في

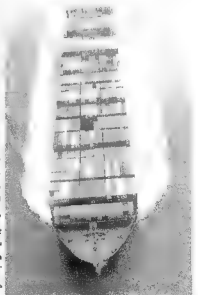
أحجام وسعة سفن الحاويات تتطلب استعدادات في مجالات متفرقة فالعاملين مع الحاويات في الموانئ في حاجة إلى التدريب لأن كيفية التعامل مع هذه السفن وتسييرها وأمينتها قواعد تأمين البضائع Cargo Securing manual في حاجة إلى تطوير في هذا المجال تتولى دراسة حالة تيرين لنا دواحي القصور التي هي في حاجة إلى المراجعة من أجل الاستعدادات لجعل سفن الحاويات العملاقة.

حادثة السفينة آنا بلا

في فبراير 2007 وقع حادث لسفينة آنا بلا Anna bella ومحمولتها من الحاويات هي 868 حاوية مكافئة أي أن سفينة الحاويات موضوع هذا الحادث تملك بكثير من حمولة سفن الحاويات التي تستعمل خلال عام 2011. كانت السفينة آنا بلا ترقم بمرطها المادية المتكاملة حيث غادرت ميناء أنتويرب في 23 فبراير متجهة إلى فلسطين، وبعد ميوهرا قال كبل دخلت بحر بلطيق مبحرة بالمضي سرعة لها (وكانت حالة البحر آن ذاك متوسطة) متجهة إلى ميناء القصور، وبعد ظهر يوم 25 فبراير كانت مزارات السفينة على سرعتها ولكن زادت سرعة الرياح ووصلت حالة البحر إلى حدود "gale" قوة 8/7 بطوريت. في ذلك الوقت كانت السفينة تفشل بشدة ألياً وعرضياً. عندما تم تخفيض السرعة لتقليل من تأثير الدوامة ولكن في نهاية نفس اليوم ألياً عندما انخفضت سرعة الريح تم زيادة سرعة السفينة إلى السرعة القصوى مرة أخرى.

في اليوم التالي المساعة 8.30 صباحاً أمر ريان السفينة بمعالجة حالة البضائع وهل أثير سوء الأحوال الجوية عليها وأسفرت المراجعة عن أن رصة من رصات البضائع كانت عبارة عن حاويات 30 قدم في عرض رقم 3 ويوجد مائة بناية كس اتجاه مقل العنبر. كان ارتفاع رصات الحاويات سبع رصات من الحاويات 30 قدم الثلاث رصات العلوية منها كانت حاويات صهرجية تحتوي على مادة butylene (IMDG 2.1) مصنعة درجة 2.1 وهي منفصلة خفزة (رقم الأمم المتحدة 1012) ويوجد متفجرة كما ذكرت عالية وقد ألقاها بعض القذف نتيجة الضغط الواقع عليها والاهتزازات التي تعرضت لها نتيجة بوزة السفينة العلوية

والعرضية. أخذاً في الاعتبار أن السفينة كانت مزارات مبحرة تتأخر الاحتياطات والتدابير اللازمة للمعالجة في سلاطة العائق وتبنيهم. وعندما وصلت السفينة آنا بلا إلى حدود ميناء فلسطين صعدت السلطات على السفينة لفحص الوضع على السفينة ومدى ما تشكله من خطورة لما تحصله من مواد خطيرة ونظرًا لخطر حالة السفينة من مقلقة ألقه بالسكان طابت السلطات من ريان المصممة مسانعة ميناء فلسطين وأن يتجه إلى ميناء كوتوكا شرقاً بمساعدة خوراء الإقنات جميع هذه المصوبات واجهتها السفينة آنا بلا ولكن لحسن الحظ لم تقع مشاة لهذه السفينة.



الجعل بمستوى جودة الحاوية:

إذا كان الحادث السابق قد وقع لسفينة حاويات صغيرة نسبياً بالنسبة لكر حجم وحمولة سفن الحاويات المبحرة Mega vessel التي تبحر اليوم حول العالم لم تعد حمولة السفينة آنا بلا 868 حاوية. ماذا سيكون الوضع لو تكرر هذا الحادث مع سفينة حاويات حمولة 12000 حاوية في غياب إيجاد طريقة عالية يمكن من طريقها لمخططين الشحن والمتعاملين مع الحاويات ومخزنيها التعرف على مستوى جودة الحاوية وفرة تحملها لوزن رصات الحاويات التي فوقها ويحتمل الضغط الواقع عليها. في الحادث السابق تبين عدم وجود طريقة لتفريق المتعاملين مع الحاويات بين مستوى تحمل الحاويات السفلية للوزن الذي سيحمل فوقها يقل بعدد من مستوى الجودة المسموح ISO Standard في تحميم الحاويات السفلية حيث أظهر التحقيق في الحادث أن الحاويات التي تحملت (في ل فاع السبع رصات من الحاويات) والتي سببت إكثار الرصات التي فوقها أن هذا السموح فوقها كان 100.5 من رصع ذلك كان الحد المألف الواقع فوقها 191.22 طن. على أن وزن الحاوية تتركب كان جعل للشحن والشحن كبير ضباب السفينة بعد المقلية وعدم معرفتهم بما عدم إتخاذ الحذر من عدم قدرة الحاويات السفلية التي كانت بين أقصى السموح علاناً في تحمل تستيف سبع طليقات من الحاويات فوق بعضها. كما تبين من هذا الحادث أيضاً أن العمل الواقع على الطبقة الثالثة من الحاويات التي تحملت كان يزيد عشرين طناً.

على ذلك يتعين على المتعاملين مع الحاويات من مخططين ومستفيين ومخزني وشاحنين الحاويات أن يكونوا حذرين أن مزارات هناك حاويات تستعمل اليوم وقوة تحملها لا تجوز والضغط فوقها يقل من مستوى الجودة ISO Standard ويجب عليهم التعرف عليها موضوع عند التخطيط لمعاملات شحن الحاويات على السفينة وأثناء مراحل الشحن المحتملة لتحسين إمكانية تحملها.

قصور القواعد في كتب تأمين البضائع

كما أن التطوير والزيادة في الحجم جعلت السفن قد فشلت أيضاً الحاويات ذاتها ذلك أن شركة APL لديها الآن حاويات 53 قدم. كما أنها في حالة آنا بلا كانت السفينة تحمل 30 قدم ولم تكن الحاويات من هذا الحجم موزنة كما كان العمل زائلاً بطبيعة الحال. لم يكن كبير ضباب السفينة متفكراً ومتفكر في طريقة شحن وتوزيع وتأمين هذا الحجم من الحاويات وكذلك كالة للتطبيقات الخاصة. المتعامل مع هذا الحجم من الحاويات فوق ذلك أن كتب تأمين البضائع Cargo Securing Manuel لم يبع كتيب تلميح هذا الحجم من حاويات وهناك مقر أساسي بأن تقيم غرفة للمخاطر الدولية shipping International Chamber of commerce بالتعاون مع الصناعة في تطوير والدخول على اقتراح قواعد السلامة أثناء التعامل مع هذا الحجم من الحاويات وتبنيهم. يجب أن يكون كتيب تأمين البضائع شاملاً لجميع أنواع الحاويات على الشكل الذي يتواءم مع الحاويات معلومات جاهزة وجرعات سائلة من أجل تأمين البضائع.

أخطأ برامج الكمبيوتر

أشكك في حالة آنا بلا أن برنامج الكمبيوتر المستعمل في إجراء الحسابات وتحديد الوزن المسموح على طبقات الحاويات كان به خطأ (لذلك أن الحاويات التي كانت تحملها السفينة هي حاويات 30 قدم) حيث لم يتعرف على الحاويات 30 قدم وإثالة حرجها. أوتوماتيكياً إلى 40 قدم دون ذلك نظر مشغل الكمبيوتر أو تخليده بذلك. وكانت النتيجة أنه في ضوء ان (GM) إرتزاز السفينة إرتفاع المستنترس 0.8 متر أظهر أن الوزن المسموح على

تأنيب الإستعانة بالجدسفة الحوادث العفلافة

طفاقت الكسويوت السبد هو 240 طن في جة أنه في الواقع 225 طن فقط وقد سرب خطا الكسويوت من في زيادة العمل إلى الرصوات السفلية لذلك من الغروس المستفادة من هذا الحدث هو وجوب أن يكون حذر لكمبيوتر المستعمل في إجراء الحسابات متعدد ومزدور بالخطيئة الضمة شائين صناع السفينة وأن يتم تخزيته بقواعد كتيب تأنيب السفن.

عدم التأنيب مع هذا الحجم من الحوادث

أظهرت التحقيقات في هذا الحادث أن الحوادث من الحوادث 30 قدم لم تكن مؤهلة هذا بالإضافة إلى أن العمل في رصوات الطويات كان زائدا وقد تمدي العمل المسجور، لم يكن كبير خطيا السفينة متأكدا مع شح وتأمين حاويات من هذا الحجم، هذا بالإضافة إلى أن كتيب تأنيب الصناع لم يبر في طفاقتا الخطايات الخاصة بالتعامل مع هذا الحجم من الحوادث. إذا أضفنا إلى ذلك أن الكمبيوتر لم يكشف هذا الحجم لوجود خطأ في البرنامج نجد أن كبير الخطايات كانت تنقصه الكثير من المعلومات وأتت هذه النتيجة أن أجبرت السفينة بإرتفاع مقياسات GM 1.86 متر بالرغم من أن كتيب تأنيب الصناع كان يسمح بالإجماع حتى 0.8 GM فقط علوة على ذلك كانت مساهريج القاع المزوج السفلية محملة بالمسايرة أي أن السفينة كانت جامدة بمعنى أن هذا الوضع يجعل درفة السفينة شديدة حيث تميل السفينة ثم تعود إلى وضعها المعتدل بسرعة. وقد أظهرت حسابات مستشاري بقاء السفن أن تأثير هذا الارتفاع الكبير للمقياسات (GM) ظل من قوة تحمل الحاويات للعمل الواقع فوقها إلى ما لا يقل عن 90 طن. من وقد نشر خطيا السفينة أن ارتفاعا المتياسر هذا من شأنه زيادة تأثير خطا السفن الضامة العلوية على الضامة السفلية. نخلص مما سبق أنه يجب أن يكون الضباط الذين يعملون في سفن الحاويات متفكرين مع التعامل مع جميع أحجام الحاويات وأن يتم تدعيمهم على هذا التعامل.

فحص تشريب العاملين بالبحر

يقتصر أن السفينة لا كانت تعلم العلم البريطانية فالجبة التي قامت بالتحقيق في (MAIB) Marine Accident Investigation Branch وقد ولت التقرير الأنظار إلى عدة قصور بعضها يرجع لتشغيل السفينة وبعضها يرجع إلى عمليات التشغيل للسفن

وكذلك عمليات شح الحاويات وتأمينها. حيث نقرأ لسرعة عملية الشحن لم تتم عالية التشغيل للسفن أو شحن الحاويات وتأمينها على الوجه المطلوب بالرغم من أن الخططين للسفن من العاملين تأيبر كاليهم للمعلومات على التفتيش وتفاصيل أنزن السفينة (كائنات هناك سبع سفن من نفس درجة أتا) فقد أستخدموا على أن طاقم السفينة سيكتفوا بأنهم في حالة ظهور أي مشكلة وتوقفوا أن كبير الخطايات سيواجه جميع تفاصيل الخططة قبل بدء الشح. في حين أن كبير الضباط لم تكن إليه الجيرة في العمل الذي يشكك كما لم تكن إليه أي إرشادات بالنسبة للتعامل مع الحاويات 30 قدم كذلك لم يكن إليه وقت كاف لإجراء المراجعة. لذلك أوصت لجنة التحقيق بضرورة وجوب اتصال كده بين السفينة والعاملين بالبحر كما يجب أن يكون الطرقي على علم بالإجراءات الخاصة بخطة الشحن وتحميل الحاويات. لذلك يجب تشريب مخططي الشحن على التعامل مع الأعداد الكبيرة من الحاويات من أجل التذك من تعديها عند الشح.

الخلاصة:

خلاصة ما سبق أن الزيادة في أحجام ومعاملات سفن الحاويات أسرع من الإستجابة لهذه الزيادة سواء بالنسبة لوجود حاويات في الخدمة الآن قرة تحملا أن من ISO Standard. وجب التنبيه إلى ذلك كذلك ضرورة الإلتزام إلى مستوى حمل رصوات الحاويات وعدم الإرتفاع بها إلى عدد من الرصوات لا تتجاوز الرصوات السفلية على تحملها. ونضيف أنه بعد هذا الحادث يجب أن تكون الشراكة خطيا وتدخل في إعتبارها الحاويات 30 قدم وتقليل أتا يزيد عدد رصوات طبقات الحاويات من ثلاث طبقات فقط. كما أنه يجب أن يكون الكمبيوتر المستعمل في إجراء حسابات الحاويات معتمد، وبضرورة إكمال التعديت على كتيب تأنيب الضامة السفلية Cargo Securing manual بحيث يبين إجراءات تأمين الحاويات من جميع الأحجام وكذلك ضرورة تشريب طاقم السفن على حسابات الأعمال على الرصوات السفلية وأقصى إرتفاع مسموح به وتأنيب ذلك على إزنان السفينة. كذلك تشريب المخططين والشحن والعاملين على الحاويات على جميع الحسابات المتعلقة بالتحميل للسفن والرجاء على أنزات السفينة.

كثافة السكان في الدول الأوروبية

كشفت دراسة مكثافة السكانية الأوروبية أن بريطانيا تستضيف أكثر دول أوروبا سكانا خلال 50 عاما متجاورة ألمانيا وفرنسا، وأن عدد سكان بريطانيا سيوزيد في 2060 بنسبة 62% عما في الآن بينما 77 مليون نسمة بدلا من 61 مليون. وتعتبر ألمانيا من أكثر دول أوروبا الأوروبية سكانا في الوقت الحالي حيث يصل عدد سكانها إلى 82 مليون نسمة، إلا أن هذا العدد سيوفر، بانخفاض عام 2060 بحوالي 12 مليون نسمة، في البلات التي، سترتفع عدد سكان فرنسا ليصبح 72 مليون نسمة بفضل سياسة الإهتمام بالأسرة وعدم الهجرة العالمة.

إحلال وتجهيد الأهوسة

تم الإهتمام من إحلال وتجهيد كل من هويس اسنة الإضاضي بإستثمارات 230 مليون جنيه. وهويس وإفكره في الرياح المروي بتكلفة قروها 70 مليون جنيه، وسيتم الفتح للهويسين بعد التجهيد خلال اشهرات أيدك أكتوبر.

الغاش السباحة خلال الدورة الصيفية

أظهرت الإحصائيات الرسمية الصادرة عن مصلحة السباحة الصيفية أن العاصمة الصينية بكين سجلت وصول 6.52 مليون سائح طوال فترة إقامة دورة الألعاب الأولمبية التي جرت في الفترة من 8 إلى 24 أغسطس الماضي، كما سجلت المواقع السياحية في المدينة عاقدًا بلغت 162 مليون يوان صيني (23 مليون دولار) كما استقبل كل موقع جين سيالي رئيس أكثر من 230 ألف سائح، وبدا إستهبات رئيس اللجنة لجوهر حوالي 80 ألف زبون يوميا لجهر محل الأشغال في 81 وكان سعر التفرقة الية 3604 دولار (525 يوان).

إضمام مصر للبرنامج الأوروبي

وافقت المفوضية الأوروبية بروكسل على ضم مصر إلى البرنامج الأوروبي لتشجيع التنمية الاقتصادية والإبتكار في الصناعة، وبدا تكون مصر أول دولة عربية تستفيد من هذا البرنامج، كما وافق الإتحاد الأوروبي على إنشاء شبكة مصرفية أوروبية للتكنولوجيا والإبتكار.

خطة متكاملة لترو الأنفاق

أعلن الدكتور أحمد خليل رئيس مجلس الوزراء إشارات البدء للتحقق للعلاق كينياترا للعمل في الحلق المرحلة الأولى فقط الثالث ترو الأنفاق وأعلن سيادة من خطة متكاملة لتوصيل مترو الأنفاق لعمدة الجديدة حيث سيتم إنشاء خط مترو سريع يمر بالطريق الدائري، وشكل الخط الجديد لترو الأنفاق محورا جديدا من الشرق إلى الغرب وهو اتجاه رئيس الحركة من مطار القاهرة الدولي وحتى وسط العاصمة أتمتادات البلى والجزيرة.

مشروع ياباني صناعي ضخم

يقام مشروع ياباني صناعي ضخم على مساحة 50.6 أكر متر مربع بالمنطقة الصناعية "الروسية" جنوب محافظة بور سعيد لتصنيع وتجميع المكونات الكورباتية للسيارات، ويصل حجم إستثمارات المشروع إلى 50 مليون دولار في المرحلة الأولى يصل إلى 3000 عامل.

مكة نشاطه المجركية

تقرر الإلتزام من مشروع ميكة كالة الملتف المجركية على مستوى الجمهورية (أولاً) سبتمبر 2009 بتكلفة تصل إلى 10.5 مليون دولار، وقد صرح أحمد فرج سعودي رئيس مصلحة الجمارك المصرية بأنه سيتم البدء في إجراء جميع عمليات الإستشارات المجركية من طريق المصائب الأولى من أي مكان من خلال خطة المخطط المجركية المنتشرة على مستوى الجمهورية على شبكة اتصالات إلكترونية واحدة.

أخبار ومحطات

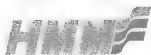
توقيع اتفاقية التكر

صرح السفير جازم خيوت مندوب مصر الدائم لدى السفارة العربية بأن مصر وقعت اتفاقية التكر مع الاتحاد الأوروبي لثنى الاقتصاد والأعمال الملتحق من مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، أكد السفير على أن هذه الاتفاقية تكسب أهمية كبيرة لأنها تأتي قبل أشهر قليلة من القمة الاقتصادية العربية التي تعقد بالكويت في شهر يناير القادم، هذا وقد أوضح زوياب أني أكر أهم، تمام الاتحاد العربي لثنى الاقتصاد والإصالح أنه - مركز للتعاون بموجب هذا الاتفاق دولة التكر مركز القيمي بالقطعة.

لا مضاير من الشروعات الأثيوبية

صرح الكتيبر محمود أيو ترو وزير الموارد المائية والرى بأن مشروعات الأثيوبيين التي يتم تنفيذها من أجل تحسين مستوى الدخل القومي والتنمية لا تمثل أي مضاير أو تأثيرات سلبية على صحة مصر من المياه، لأن هذه المشروعات تنفذ في إطار مبادرة دول حوض النيل، كما أن الوزارة تقدم من خلال مكتبها وخبرائها أوجه الدعم الفني والرمد الإقتصادية والبيئة لهذه المشروعات.





HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		VOY	Osaka	Constanta	Manila	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
EASTBOUND	Mass	014 E	21-Sep	26-Sep	27-Sep	02-Oct	08-Oct	18-Oct	21-Oct	26-Oct
	B. Pelangi Dua	070 E	28-Sep	02-Oct	04-Oct	09-Oct	13-Oct	23-Oct	28-Oct	01-Nov
	W H 608	004 E	12-Oct	16-Oct	17-Oct	23-Oct	27-Oct	06-Nov	11-Nov	16-Nov
	America	018 E	19-Oct	23-Oct	24-Oct	30-Oct	03-Nov	13-Nov	18-Nov	22-Nov

MED

		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Klang	Singapore	Chennai	Shanghai
EASTBOUND	Kennedy	012 E	26-Sep	27-Sep	30-Sep	04-Oct	09-Oct	18-Oct	19-Oct	23-Oct	28-Oct
	Scala	003 E	08-Oct	11-Oct	14-Oct	18-Oct	22-Oct	01-Nov	02-Nov	06-Nov	08-Nov
	Iris	149 E	16-Oct	18-Oct	21-Oct	25-Oct	29-Oct	08-Nov	09-Nov	13-Nov	15-Nov

		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chennai	Singapore	Port Klang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Scala	003 W	13-Sep	15-Sep	17-Sep	18-Sep	21-Sep	23-Sep	04-Oct	09-Oct	11-Oct	14-Oct
	Iris	149 W	20-Sep	22-Sep	24-Sep	25-Sep	28-Sep	30-Sep	11-Oct	16-Oct	18-Oct	21-Oct
	Efficiency	047 W	27-Sep	28-Sep	01-Oct	02-Oct	05-Oct	07-Oct	18-Oct	23-Oct	25-Oct	28-Oct
	Mosel	003 W	04-Oct	06-Oct	08-Oct	09-Oct	12-Oct	14-Oct	25-Oct	30-Oct	01-Nov	04-Nov

MEX

		VOY	Yokohama	Barcelona	Genoa	Fos	Damietta	Port Klang	Chennai	Lianyungang
EASTBOUND	CHOPIN	039 E	21-Sep	22-Sep	24-Sep	26-Sep	02-Oct	12-Oct	16-Oct	19-Oct
	STRAUSS	041 E	28-Sep	28-Sep	01-Oct	03-Oct	09-Oct	19-Oct	23-Oct	26-Oct
	WAGNER	137 E	05-Oct	06-Oct	08-Oct	10-Oct	16-Oct	26-Oct	30-Oct	02-Nov
	MOZART	041 E	12-Oct	13-Oct	15-Oct	17-Oct	23-Oct	02-Nov	06-Nov	09-Nov
	VERDI	010 E	19-Oct	20-Oct	22-Oct	24-Oct	30-Oct	09-Nov	13-Nov	16-Nov

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com



First Announcement September 1st , 2008 International Conference on "Coastal Zone Management of River Deltas and Low Land Coastlines" Alexandria, Egypt (March 6-10, 2010)

The Ministry of Water Resources & Irrigation (MWRI) of Egypt is organizing this uniquely Coastal Engineering Conference, in cooperation with other governmental institutions, through its Coastal Research Institute (CoRI), and National Water Research Center (NWRC) to capitalize on the initiative drive of the Maritime Academy (AASTMT), Costamarine Technologies (CMT) in Egypt and the Coastal Zone Foundation (CZF) in USA towards sustainable sea & ocean solutions.

The objective of the conference is to bring engineers, scientists, managers, government, local agencies and officials to address the outstanding problems associated with coastal erosion/accretion/subsidence occurring on shorelines of river deltas and low land areas being increasingly influenced by, manmade interference and global climate changes such as sea-level rise and increased storm activity. Another objective is to propose sustainable solutions to minimize and adapt to the adverse impacts in the framework of ICZ management.

International Co-Sponsors:

- (a) Coasts, Oceans, Ports, And Rivers Institute (COPRI) / ASCE
- (b) American Shore & Beach Preservation Association (ASBPA)
- (c) United States Geological Survey (USGS)

Conference Themes:

- (1) Geological Processes of Deltas and River Mouths.
- (2) Coastal Change Processes and Human Influence on Coasts.
- (3) Coastal Defense Restoration and Erosion Mitigation; Hard and Soft Solutions
- (4) Coastal Modeling and Risk Management,
- (5) Coastal and Beach Eco – Systems,
- (6) Dune and Wetland Management,
- (7) Coastal Contaminants and Disaster Management,
- (8) Impact of

Coastal Defense Systems on Ecology of the Coastal Zones, (9) Impacts of Climate Changes and Adaptation Policies, (10) Sustainable Coastal Management and Human Influence on Coasts, (11) Case Studies; Major Deltas of the World and Low Elevation Coastlines.

International Advisory Committee

Robert Wiegel, University of California, Berkeley; Billy Edge, Texas A&M University; S. Jeffress Williams, USGS; Jim Houston, US Corps of Engineers; Kate Gooderham, ASBPA; Nabil Ismail, AASTMT; Orville Magoon, ASCE/COPRI; Ismail Mubarak, Advisor to MWRI, Cairo.

Executive Program Committee

I.El-Shinnawy, CoRI; M. Shreadah, Egyptian National Institute of Oceanography & Fisheries (NIOF); S. Monismith, Stanford University, CA; J. Dugan, University of California, Santa Barbara; Meg Caldwell, Center for Ocean Solutions, CA; S. Ilic, Lancaster University, Lancaster; W.E.Bijker, Maastricht University, NL; A.Ezeldin, American University, Cairo.

Tentative Conference Deadlines

Oct. 31st 08, Call for Papers; Jan. 16th 09, Abstract Submission; March 13th 09, Abstract Selection; June 12th 09, Paper Summary Submission; Aug 14th 09, Editors Comments; Oct 16th 09, Submission of Edited Summaries for the Conference Book.

Final papers will be submitted three months after the conference to the publication committee for review and to produce the conference proceedings. Interested authors in journal publication will be encouraged to submit their work to Journals of ASCE, NWRC (Egypt), Coastal Research, Shore & Beach and AGU or a single supplemental indexed journal issue will be made available.

For further information contact Professor Nabil Ismail at: nicoastmarine@gmail.com until further notice.

ميناء دمياط مستمر في مواكبة العالمية

www.dmp.gov.eg



توقيع العقد بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات والخدمات البحرية ممثلة في الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن



في إطار السياسة العامة لثورة النقل، وتعمدا لتوجيهات السيد المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل.

والتي تهدف إلى الوصول بالموانئ المصرية إلى أعلى مستويات الأداء واستمراراً في تطوير وتحديث وتعميم إمكانيات ميناء دمياط والوصول به إلى العالمية.

فقد تم توقيع الاتفاق بين هيئة ميناء دمياط وجهاز الصناعات والخدمات البحرية .. ممثلة في الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن وذلك لبدء وتوريد عدد 2 قتش للميناء.

وقد صرح اللواء بحري/ حسين الهرملي رئيس هيئة ميناء دمياط بأن القتش الأول مزود بأحدث وسائل مكافحة التلوث البحري ويتميز بالقدرة الفائقة على المناورة العالمية والعمل في



كافة الظروف والأحوال الجوية كما أنه مجهز بأحدث معدات التشغيل وتبلغ سعة تجميع الزيت الثقيلة به 48 متر مكعب/ ساعة وتصل سرعته إلى 20 عقدة تساعد في سرعة التوجه إلى موقع العائثة . والقتش الثاني مخصص لأعمال رباط السفن بالميناء وتصل سرعته إلى 8 عقدة وتبلغ قدرته على الشد حوالي 3 طن و هو من أحدث اللشعات التي تعمل بالموانئ ومزود بجميع الوسائل المخصصة لمعاونة السفن أثناء تراكبها أو مغادرتها أرضية الميناء.

كما أضاف بأن انضمام القتشين للخدمة سوف يمثل إضافة لإمكانيات الميناء وسوف تسهم في مساهمة الزيادة المستمرة في طاقة الميناء والزيادة المتوقعة في إعداد السفن الناتجة من إنشاء محطة الحاويات العالمية الجديدة وباقي المشروعات الجاري إنشاؤها بالميناء.

توقيع عقد بين شركة دمياط الدولية للموانئ وشركة شينا هاربر الصينية



مازال التطوير مستمرا في ميناء دمياط في إطار تنفيذ المشروع العملاق لبناء أكبر محطة حاويات في جمهورية مصر العربية والمتوقع وصول الطاقة الإستيعابية لها إلى 4 مليون حاوية مكافئة.

وقد تم توقيع العقد بين شركة دمياط الدولية للموانئ وشركة هاربر الصينية لبدء تركيب الممر الملاحى ليصل عمق الممر إلى 18 متر وعمق أرصفة المحطة التي يبلغ طولها 2300 متر إلى 17 متر وعمق دائرة دوران السفن إلى 17 متر، وذلك بتكلفة إجمالية قرابة الـ 200 مليون دولار تمهيدا لأن يصبح ميناء دمياط هم الموانئ المحورية في حوض البحر المتوسط.



YOUR
TRUSTED
PARTNER



الهندسية
للحاويات

ش.م.م



شحن وتفريغ

504 2398

نساؤلات الزواج المحرم وسط إحصاء الفضائل

كل الحكاية عيون بهية!!



بيد أن قصة ذلك الزواج السرى قد انتشرت في كافة الأوساط بسرعة مذهلة كما انشغل الجميع، أصبحت أدق التفاصيل متداولة على جميع الألسنة وبين مختلف المستويات، وكانت الصدمة التي نزلت كالصاعقة على رؤوس الجميع أن ذلك الزواج السرى كان زواج بين "محارم" والعيا لقد ارتبط الطرفان في ظروف وملابسات كان الشيطان فيها هو سيد الموقف والحاكم بامرهم، كان طرفي تلك الزيجة المشؤومة على علم ووعي تام بأن ما يقومون به سيخلف لهما أسوأ العواقب حال إكتشافه، لكن كان رهانهما يقوم على أساس أن كل شيء مباح في هذا الزمان، حيث ما عادت هناك محرمات .. أصبحت كل الأبواب مفتوحة أمام كل من يحفظ ذلك الميثاق الشيطاني .. لقد أزيلت كل السدود وتحطمت كل القيود أمام قوة الباطل وجبروت الحرام، صيغت النظريات لتتطاول الحرام وتنتشر مبادئ الظلم وتثر بذور اليأس والإحباط، كان طرفي ذلك الزواج يمارسون الرذيلة على مرأى ومسمع من الجميع كان ظنهم بأن أحدا لا ينتبه لما يحدث وإذا حدث وتنبه أحد ما فحتما ولا بد أن ينال العقاب المناسب فكيف يجرؤ ويتنبه ويرى عورات أصحاب الرذائل ؟

لقد انتشر ذلك النوع من الزواج المحرم إنتشاراً عظيماً وسرياً في كافة الأوساط وعلى كافة المستويات ويظهر متباعدة ومتقاربة إلى حد مدعش وجيب فهناك من يدفع مائة جنيه وهناك من يدفع مليار جنيه؛ ولا عجب في ذلك على الإطلاق فكل مقام مقال !!

والسؤال الملح الآن ..

هل شعر الجميع بخطورة الموقف ؟ هل أيقن الجميع أن المركب قد تشرف على الفرق بين لحظة وأخرى ؟ هل إستيقظ النوام من نومهم ؟ بيد أن تفاصيل هذا الزواج السرى المحرم قد باتت قصة تلوها الأسئـة ، وهنا أذكر قارئى العزيز باننى قد تعرضت من قبل لهذه نوعية من الزواج وإهذا النوع من المحرمات في كل من مقال وى أكثر من مناسبة وكنت دائم التحذير من أوجه العواقب التي من المحتمل أن تأتي على الأخضر واليابس في هذه الفترة الدقيقة من تاريخ البلاد .. الزواج المحرم والسرى الذي أقصده ليس زواجا غريباً ولا زواج مسيار ولا حتى رواج متعة والتاكيد هو ليس زواجا رسمياً أو شرعياً، لكنه زواج ترعرع بعيداً عن الشريعة لكنه كان في أحضان المؤسسات الرسمية .. إنه الزواج القائم بين السلطة والثروة على أرض المحسوسة !! ولكن من تقدم أولاً وعرض الزواج من الطرف الآخر ؟ وهل كان هناك رفض أو مقاومة في البداية ؟ وهل كان هناك شهودا عنول ؟ وهل كان هناك مأون يتم إجراءات ذلك الزواج ؟ وما هو المهر الذي تم الإتفاق عليه بين الطرفين ؟ وما هي أتعاب المأون ؟

إن الإجابة على هذه التساؤلات والملاحظات سيقتع علينا أبواب جهنم أو سيقتع على شخصيات تلك الأبواب السبعة والعياد باله، لذلك لن أجييب على شيء من الأسئلة السابقة خصوصاً السؤال الخاص بـ

"أتعاب المأون"

وهناك بعض الأسئلة التي ليس لها علاقة من قريب أو بعيد بقصة الزواج المحرم والذي اقتضيه أمره مؤخرًا بين " السلطة والثروة " ولكنها أسئلة وتساؤلات تجول بخاطري بين السلطة والأخرى والحقبة لا أدري لماذا ؟

eldeehy@Yahoo.com

تكریم الإسلام للإنسان منذ تكوينه

تفغیة / وسام غنیم



أن مرحله الطفولة هي الخصب وأطول وأهم فترة يمكن للمربي فيها أن يفرس فيها المبادئ القومية والتوجهيات السلمية في نفوس وسلوك أبنائه فالفرصة متاحة والإمكانات متوفرة من فطرة سليمة وطفولة ساذجة وبراءة صافية وليونة مرونة وقلب لم يلوث ونفس لم تدنس. وفي هذا العدد سنعرض براءة الدين الإسلامي ومنهج النبي صلى الله عليه وسلم المستمد منه في التعامل والتربية مع الأطفال.



ويقوى عليه والقصود من التحنن أن يطمئن الطفل ويجهه أمنا على استمرار غذائه والعناية به وبخاصة تحننك بالترى التي ترتفع فيه نسبة السكريات التي يلائم بها الطفل وفيه كذلك لتعزيب على استعمال وسيلة غذائه الجيدة وفي المص بالقم الكافيا.

حدثنا إسحاق بن نصر حدثنا أبو أسامة حدثنا هشام بن عروة عن أمه عن أسماء بنت أبي بكر رضي الله عنهما أنها حدثت بريد بن أبي الزبير بمكة قالت خرجت وأنا مَنَمٌ فماتت الشبية فزلت فبأه فلوحت بقاء ثم أتيت برسول الله صلى الله عليه وسلم فلوحت في حجرة ثم دعا بمره فضمها ثم قلل في فمه فكان أول شيء دخل جوفه ريق رسول الله صلى الله عليه وسلم بالترى ثم دعا له فلوحت وكان أول مولود ولد في الإسلام فطرحوه به فربما شخبا لأنهم قبل لهم أن اليهود قد سخرت فلا يريد لكم "رواه الشيخين"

يرشد رسولنا الكريم الأبوين بأهمية الأذكار للأطفال

ويروى النبي محمد صلى الله عليه وسلم الأبوين إلى تحسين الأبناء بالذكر لمصائبه ويوعده من الشيطان ورائها ذلك أمه.

فلا شك أن الدعاء مجله لكل خير وفيه شكر الرحمن الذي يزيد من شكره. قال تعالى: "لئن شكرتم لأزيدنكم" سورة إبراهيم

ميراث المولود بمهره ولادته

قال رسول الله في حديثه الشريف:

لا يرث الصبي حتى يستعمل صاخرا قال واستأفله أن يبكي ويصيح أو يطس "صدق رسول الله"

أمر الرسول بأخراج الزكاة للطفل بمهره ولادته

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "فرض زكاة الطفل في رمضان على كل نفس من المسلمين حر أو عبد أو رجل أو امرأة صغير أو كبير صاعا ثم تم وصاعا من شعر" (رواه البخاري)

يرحم رسولنا الكريم الطفل ولولده زنا

من رحمه النبي بالطفل وحرصه على أن يشب راضعا من شئ أم أنه لا جاءت المرأة الغريبة التي زنت زنا حتى تملك فمضت رجعا حتى ترضع طفلها ثم جاءت بالطفل بيده كسره خبز دليل على حاتم فقال صلى الله عليه وسلم عليها الحمد (رواه مسلم)

يحسن للأطفال فيروسي بالعقيقة عنهم

وبالعقيقة فوائد كثيرة كما ذكر العلماء منهم إن القيم فهي قربان من الله تعالى وفيها عدم والطلب والحب والشفقة لإعطاء العلم وهو من القربات وهي تلك ارتباطهم بين عدم الشفقة الوالدية أو شفاعة والدي له وأنها ترسيخ للسنن الشرعية ومحاربة خرافات الجاهلية وفيها إشاعة نسب المولود ويخبرهم.

وأخيرا: ينبغي للإسلام أن يبرهن بصفاته الإنسانية من كان طفله في بطن أمه ويحث لنا رسولنا الصبيب ليرينا ذلك علينا ونشكر الله على نعمة الإسلام والتي منحها لنا الله.

أولا بالنبي محمد (ص) يدهو للأطفال وهم في أصلاب آبائهم

لا أدنى النبي من أهل الخائف يدهو عليه ملك الجبال أن يطبق عليهم الأشطين بمكة عندهم قال النبي الكريم الرحيم "أرجو أن يخرج من الله من أصلابهم من يدهو الله وحده لا يشرك شيئا" ذلك يوشعنا لدافعية صلاح الآين في المستقبل حيث تكون البداية ربابية لا شيطانية حيث قال سيدنا رسول الله "لو أن أحكم إذا أتى أهلة قال بسم الله اللهم جنبنا الشيطان وجنب الشيطان ما رزقنا" يراه بينهما ولد لا يصيبه الشيطان أبدا

ولقد أمرنا الله باختيار الصالحين والصالحات عند الزواج لتنتج جيل صالح إن فاد النبي لا يعبه

رسولنا الكريم يدهو لهم وهم لحظه في رحم الأمهات

من مظاهر عناية الإسلام والطفل وهو في رحم أمه بأنه أمر بصرف نفقة المرأة المطلقة ثلاثا إذا كانت حاملا وهذه النفقة لأجل جنينها وأيسر لأجلها حيث إذا سقطت نفقتها بثلاثها ثلاثا ومن العتابة وبقيتها مما قد يثار على مصحة وهو في رحم أمه وإذا أبغى الصالح إذا خلعت

على جنينها أن تطهر في رمضان كإبراهيم وإسماعيل

ومن مظاهر العناية بالطفل وهو في رحم أمه تطويل العقيقة التي تستحقها إذا كان ذلك سول

يثار على الخواص أو يقضى عليه مثل قضية جهينة وقضية المرأة الفاعورة.

أذكار الرسول الكريم لتزول الطفل من رحم أمه

إن لمسات "الولادة من أشق الصلوات على الأم وجنينها لا فيه من اللطف والكرب وتكون

الأم مكروية فيها كرا عظيمها ولقد علمنا الرسول (ص) دعاء يقال في هذه الحالات حيث

قال دعوات الكروية: "اللهم يحكمك أرجو أن تخلصني طريقة بين وأصلح لي شأني

لا اله إلا أنت"

منزله الطفل المتوفى قبل تمامه عند الله كما ذكر لنا رسول الله

لقد ورد بشأن السلف أحاديث تشر الصالحين فعن معاذ بن جبل رضي الله عن رسول

الله (ص) قال

"والتي نفس بيده أن السلف ليجر أمه يسره إلى الجنة إذا أحسيت" أي ميرت على

فقد

أهميه الأذان الذي يؤذن للطفل المولود

من أبي قحافة قال: "رايت رسول الله صلى الله عليه وسلم أول من ضمن بن علي حين ولدت فاطمة" وقال بن القيم رحمه الله: "وسر التثنية أن يكون أول من يقرع سمع الإنسان كلمات التدا، لغوي التقسيم الكبرياء والنعمة والشهادة التي أول ما يدخل بها في الإسلام

ومعريف من الشيطان وفر ويهوب من سمع الأذان فيسمع شيطانها مما يطفه في أول

المسلمات حيات

الإسلام يحد الأولاد من البشريات:

إن الأولاد نعمة من الله سبحانه وتعالى يهبها إن يشاء ويمسكها من من يشاء ولا كانت هذه النعمة تسر الوالدين يكرمت لذلك بهم رسول الله صلى الله عليه وسلم في زوجاته كما قال تعالى: "يا كزبريا إنا نبشرك بغلام اسمه يحيى لم نجعل له من قبل سميا" (سورة مزيم)

وقالت من امرأة إبراهيم الجليل قال تعالى: "وأمرته قائمه فبشرتها بإسحاق ومن

كوا إسحاق يعقوب" (سورة هود) ولأنه من الله من تزيين من الأنثى لتتعالى هو الذي وهبها

الله ومع الذكر وأحياتا لتستمر الأ بالذكر والأنثى معا فقال تعالى: "يتواتر من القيم من

سوء ما يشريه الإنسان في موقن أم يدهم في التزيب النساء ما يتكهن" (سورة النحل)

التي عليه الصلاة والسلام يهتك المولود بالترديد هو له:

- أولا التحنن (هو مخش شئ) ويضعه في فم المولود ويضع ذلك الطفل ليتدرب على الأكل

كيف أعطت حرب 73 أعظم الدروس العسكرية

لإسرائيل ولكل البشرية!!

بقلم / ولاء حمزة

رغم مرور 35 عاماً على انتصارات أكتوبر إلا أنه سيظل هذا اليوم فخر لكل مصري وعربي. فحرب أكتوبر كان له الفضل في تغيير الفكر العسكري والإستراتيجي والسياسي في منطقة الشرق الأوسط من ناحية وتغيير نظرة العالم أجمع لقدرات مصر من ناحية أخرى بفضل جيشها ورجالها البواسل.. فإيهام وخداع العدو والتخطيط الجيد والسرية التامة كان له الفضل في إعطاء إسرائيل والعالم درس عسكري لا ينسى على مر الزمان والتاريخ. فكيف كان التخطيط والإعداد وكيف حققت الضربة الجوية الأولى مهامها بنجاح وما هو رأى المحللين العسكريين الأجانب في قدرات وإمكانات تسور مصر وضباطها.. كل ذلك سنتعرف عليه عزيزي القارئ عبر السطور القادمة.

• ما مدى نجاح الضربة الجوية الأولى بفضل تسور مصر الأبرار؟

ذكر المؤرخ العسكري جمال حمد في كتابه العمليات العربية على الجبهة المصرية أن اللواء محمد حسني مبارك قائد القوات الجوية يوم 6 أكتوبر في الساعة التاسعة والنصف صباحاً بدأ إلى اجتماع عاجل في مقر قيادته وألقى عليهم التهانئ لهما الطيران المصري وطلب منهم التوجه إلى مركز العمليات الرئيسي كي يأخذ كل منهم مكانه هناك استعداداً لتنفيذ الضربة الجوية المنتظرة في الساعة الثانية بعد ظهر السادس من أكتوبر كان الهدف حينئذٍ التخلص أكثر من 200 طائرة مصرية من 20 مطار وقاعدة جوية في مختلف أرجاء الجمهورية وقد استخدمت في الضربة التي تركزت على الأهداف الإسرائيلية الجوية في عتق سيناء طائرات طراز ميغ 17 وميج 21 وسوخوي 7 وسوخوي 20 بن طريق الترتيبات الدفيلة والصلصات المسلحة التي أجرتها قيادة القوات الجوية ثم لهذا العدد الضخم من الطائرات بيور خطة المواجهة على القناة في لحظة واحدة.

وقد نجحت هذه الضربة الجوية في تخليق أمدائها بنسبة 90% ولم تدم القصفات على 5 طائرات مصرية في زمن القياسي حيث عادت الطائرات المصرية إلى الساحة الثانية وشرقين بلقطة بعد إداء مهمتها خلال ساعات جوية محددة. أما عن القصفات الإسرائيلية الناجحة عن هذه الضربة الجوية فقد لا يرد في المراجع المؤرخ بها هي - شل ثلاثة مرات رئيسية في مطاري الخليلييز تماماً بالإضافة إلى ثلاثة مرات فرعية وركست حوالي 10 مواقع بطرازات صواريخ أرض من طراز ميغ وبوقى مدفعية وتدمير مركز القيادة الرئيسي على أم مرجع ومرکز الإغاثة والشفوشة في أم شبيب وتدمير عدد من مراكز الإرسال الإسرائيلية ومواقع الرادار وقد اشتركت بعض القاذبات الكتنيكية " 28 ل " في الضربة الجوية وركزت قصفها على حصن من حصون بارليف ووقع على الضفة الرملية شرق مينية در فراد وهو " حصن بولست الإسرائيلي " .

- ونظراً لنجاح الضربة الأولى في تحقيق كل المهمات التي أسندت إلى القوات الجوية لذا قررت القيادة العامة لإداء الضربة الثانية والتي كان من المقرر القيام بها ضد العدو في نفس اليوم ولكن قبل الغروب.



• مصر في عيون أعدائها

فيقول بغيره اليانز رئيس الأركان الإسرائيلي آنذاك - بالنظر للفرق العسكرية بين مصر وإسرائيل عام 73 لم يكن أمام مصر أي فرصة لتحقيق أي هدف عسكري ضد إسرائيل حيث أن القوة العسكرية الإسرائيلية في هذا الوقت كان في أوجها خاصة فيما يخص السلاح والتكنولوجيا.

- وقال الجنرال " تانطوي موكي " استاذ التكتيك والجيش البريطاني أكد عدم الطيران المصريون

في حرب أكتوبر 73 أسطورة السلاح الجوي الإسرائيلي ومن ثم قتلوا دور النباهات الإسرائيلية إلى الحد الأدنى خلال هذه الحرب.

- أما الكبارن " يامور اينيرج " قائد طائرة إسرائيلية قال - لقد حاش الطيران المصريون أقرص المراكز الجوية صمنا وحقلاً السيادة في الجو في الوقت الذي كان فيه إسرائيل لا تتصور إمكانية أن تفقد سيطرتها على سماء الحركة.

- أما المحلل الأمريكي الشهير روبرت بوليا أكد في دراسته له تحمل أسم "دراسة تحليلية الإستراتيجية المصرية لحرب أكتوبر " لتحليل وتقييم التكتيك العسكري والإستراتيجية الحربية لحرب أكتوبر محللاً وتحليل وتوضيح نقاط الضعف والقوة في الداع الإسرائيلي والهجوم المصري المصري ثم الإشارة في هذه الدراسة (أنه على الرغم من إبقاء الدبر بهريمتين متتاليتين في مواجهة إسرائيل عامي 67/66 إلا أن ذلك لا يعني أبداً أنهم لا يجهزون لغزو القنال والعرب فالعرب سبقهم شأن أي دولة ذات قضية يستطعون بجادة فئور الحرب في ظل القيادة المناسبة والقرية السليمة والتخطيط الحكيم بهذا ما حدث في حرب أكتوبر حيث يؤكد بوليا أن المصريون كانوا يستعدون لهذا منذ تمكة 67 ويرى بوليا أن التفكير الإسرائيلي على تطوير القوة الجوية على حساب الطغايا والفرجات والملاح كان خطأ فاحشاً أحسن المصريون و أسرويون إستغلاله .

رئيس العمليات الأسبق : خدا وخدا العدو ومام تحقيق الهدف المنشود

في حوار أجري من نوعه مع اللواء " عبد القم سعيد " رئيس هيئة العمليات الأسبق والمحافظ الأسبق لدمياط، سياتي، حيث تحدث معه اللواء (عبد القم سعيد) لاجبار وأوسع اللواء عبد القم سعيد أن الهدف كلى تحقيق العاجلة العدو حتى تحقق الإنتصار ويتم إتبع خستين تحقيق هذا الهدف أولاً سرية التخطيط حيث تم تكليف عدد محدود من الضباط للتخطيط مع مراعاة فيامهم يرسم القرائن ويجهزوا وليس بواسطة ضباطهم حتى لا يعرف عنها أحد كما كان الإستسار عن المعلومات كان لا يتم عن طريق الإتصالات المخفلة سواء العسكرية أو اللاسلكية ولكن كان لابد من الانتقال للمعلومات على الطويلة أم الخطة الثانية التمتة كانت خطة الضراع وإيهام العدو بعدم قدرة مصر على القيام بحرب وقد تم إيهام العدو عن طريق الإيهام بأن هناك سعى لحل القضية بالطريقة السنية كما أعطت القيادة العسكرية عن قديم عرمة المصباح كما قام وزير الخارجية المصرية بدعوة وزيرة خارجية دولة أجنبية لزيارة مصر يوم 8 أكتوبر بجانب إجراء مشروع تدريسي القوات المسلحة لا حقق المجازاة الإستراتيجية



- ألقى اللواء عبد القم سعيد على ما قامت به لولة للأعداء لحرب أكتوبر فقال أثناء حواره - إن الدولة استعنت بالحرب من عدة جوانب -
أولاً الجانب السياسي حيث أعادت العالم بلق لها حقاً مشروعاً في إسترداد أرضها وأنها يوم أن تقبل تلك لن تكون متخفية للأرض سواءت هذا بالوقت أو بالسم.

ثانياً الجانب الاقتصادي فقد قامت الدولة بإنشاء للصنيع وإبراف حركة التجارة حتى يتوفر الدخل الذي يكفى لتلبية متطلبات القوات المسلحة ولحماية الدولة من أي مخاطر اقتصادية قد تلحق من الحرب بجانب إنشاء المستشفيات وتمجهرها بأحدث إمكانيات. ثالثاً الجانب البشري والذي سطر جهودهم في التدريب وإنشاء المواقع وتخطيط وتوزيع الألوار على القوات المخفلة.

وأخيراً ارتفع الروح المعنوية للشعب والمواطني الأهم السند الذي يقف في ظهر القوات المسلحة.

مكذا كان الإعداد للحرب وهكذا كان الإنتصار بولاء أبناء مصر البواسل الأبرار .

فحرب أكتوبر أمدت الأمة العربية والكرامة للجندى المصري وسنوات الإنتصار تظل أعظم وأخطر الحروب في النصف الثاني من القرن العشرين



إقترناشيونال تدعوك للإيتسامة:

(ترانم پخيان على أن من يقى تحت الماء أكثر من الآخر يدعوه للشاء .. قم بخرج أحد منهما حتى الآن)

نصائح للمرأة 2008 لكل امرأة



خلطة لتنعيم الشعر في ساعتين

- 5 - ملاعق مايونيز
 - 2 - ملعقة كريم بارشوت
 - 2 - ملعقة حمام زيت صبار
 - 1 - ملعقة نخل
 - 1 - ملعقة حبة البركة مطحونة
- تخلطهم مع بعض ويضعهم على الشعر لد ساعتين ثم يغسل الشعر جيداً.

للحصول على بشرة صافية بدون حبوب أو بقع

- بياض بيضه + قطرات من عصير حامض
- مزج الخليط ثم يوضع على الوجه لمدة ربع ساعة
- ثم غسل الوجه بماء بارد
- ملحوظة: أثناء وضع الماسك لا تتكلمى أو تتنفسى كثيراً

الأطعمة التي تحرق الدهون

- فاكهة الكريب فريوت ويمكن أن يرش عليه سكر الرجم
- الشاي الأخضر ويحرق من 70 إلى 80 سعر حرارى يومياً
- الأطعمة كثيرة التوابل حيث تحرق تعرق وتحرق الدهون
- لبن قليل الدسم / خالي الدسم
- الماء حيث يوصى بشرب 8 أكواب من الماء النافى
- القرعة حيث يوضع ربع ملعقة قرفة مع الطماطم فيقلل من مستويات السكر
- البروتين فهو يساعد على بناء العضلات وكلما زادت العضلات كلما أحرقت دهوناً أكثر.

أفقدى وزنك 4 كيلو في الأسبوع

- وجبة الإفطار : 2 قطعة توست مع كوب عصير خالى السكر أو قطعة جبن فريش في حجم البيرة
- وجبة الغداء : قطعة لحم أو صدر فراخ مع 3 ملاعق أرز أو مكرونة
- وجبة المساء : بيضة مسلوقة أو فول في فنجان
- وأهم شيء المشى على الأقل ساعة يومياً وشرب المياه مفيداً جداً.

قناع العين الرقعة

- ملعقة عسل + ملعقة حليب
- يمزج الخليط ويوضع على العين لمدة 3 دقائق ثم يزال بماء بارد
- ثم توضع كمادات بماء الورد البارد على العين لمدة 5 دقائق

لزالة اسمرار الرقبة

- ملعقة عسل + ملعقة ليمون
- 8 قطرات زيت زيتون + بياض بيضه
- تدلك على الرقبة وتظل لمدة نصف ساعة ثم تغسل ثم ادعنى الرقبة بكريم مرطب

خلطة سحرية لازالة الكرش

- شاى أخضر + نعناع أخضر
- قشر رمان / زنجبيل أخضر
- يلقى الماء ثم تصاف إليه جميع المقادير السابقة ويترك خمس دقائق يطبخ
- يشرب 3 مرات باليوم من نون سكر (بعد الأكل بساعة)
- والنتيجة تظهر بعد أسبوعين.



كلمات لها معنى :
- لا يحدجك لدماء .. وسطه خنوق
- راع والدك .. روعاك أبائك
- من في حاجة الحب .. يقاس بقدر حدته

أحدث ما توصل إليه الطب : لغة الفدا افلا تصب صفة الدم



" لغة النمل " هو أحدث علاج توصل إليه فريق من الباحثين الفرنسيين في علاج تصلب شفاف الدم الذى يعاني منه 80 ألف مريض في فرنسا والذي يؤدى لتدمير الجهاز العصبى المركزى وذلك بدلا من استخدام الكورتيزون أو مضادات الالتهابات الأخرى . فالسلاجيد في بروتين النمل يؤثر على الخلايا العصبية وينتشر هذا المرض بصورة كبيرة في بلدان أوروبا الشمالية حيث ينتشر بنسبة كبيرة بين السيدات الشقراوات ذات العين الزرقاء .

من فوائد عالم الحيوان :



" استخرج الأحياء 13 كفة جوف من معدة كلب من فصيلة إيرايدور بعدما ألتهمها أثناء اصطحابه في نزعات يومية على مدى شهر حول ملعب جولف باسكتلندا ، قتلت أسراب نحل في الصين ثلاثة أشخاص فيما قتل ثلاثة آخرون أثناء محاولتهم الإبتعاد عن تلك الأسراب وقاتل وسائل الإعلام أن مشاهدة جملة بالمعبر من خلجان النحل اصطدمت بسيارة ونقلت قرب القلم " جيلان " فانطلقت أسراب النحل هجوم في مواقع الصابرة ..

اشكال الناس كأجناس الطير:

قال مالك بن دينار : لا يتفق ثنائى في عشرة إلا وفي أحدهما وصف من الآخر فان اشكال الناس كأجناس الطير ولا يتفق نوعان إلا لخاصية بينهما وقد رتب يوحى حمامة مع غراب فجذب الناس من إتقافهم وليس في شكل واحد فلما شفيوا فإذا هما أعرجان قالوا : ما هاننا اتقنا

رغم الذابح الإسرائيلية .. الأمل الفلسطيني أبداً لا يموت

رغم الذابح الإسرائيلية البشعة التي ترتكب يومياً ضد الشعب الفلسطيني لشقيق إلا أن الأمل الفلسطيني أبداً لن يموت . فقد ذكر جهاز الإحصاء المركزى الفلسطيني أن معدلات المواليد قد ارتفعت ووصلت إلى (1000) مولود شهرياً !! ووصلت تعدد فلسطين في نهاية 2007 إلى أكثر من 5 ملايين نسمة وأن عدد السكان الفلسطينيين قد يتساوى مع اليهود في إسرائيل البالغ عددهم 5.5 إسرائيلى بعد عامين من الآن خلال 2010 م.

عجائب وأسرار لفظ الجلالة :

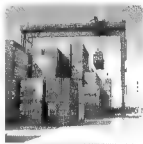
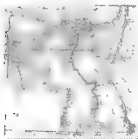
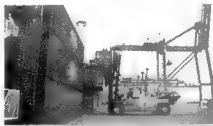
أثبت الباحث الهولندى " فان دير مويغن " أن قراءة القرآن خاصة حرف الـ " هـ " في كلمة الله تعالى أصعب الأمراض النفسية وتبث على هذه الأعصاب كلمة " الله " بحروفها الخمسة لها فعل مذهش فقد النطق بحرف الألف والعربية والذي ينطق من المنطقة التي تطل منطقة صدر الإنسان تكون البداية لعملية تنصيب تنظم التنفس والتي حرف اللام حيث يقوم بعمل وقف لمدة تقل عن الثانية وذلك بمثابة راحة يستند بها الإنسان لنطق ألفى وألقى الحروف وهو حرف الـ " هـ " بالعربية وهو الحرف الذى يربط بينتى الإنسان بالقلب ويظم ضرباته . وأختتم الباحث هذه الدراسة بذكر أن تكرار من يعانى من مرض نفسى أو عصبى لكلمة الله لاعداد تتراوح بين 10 ألف حسب القدرات يبعث على الهدوء .

حكمة العدد :

(عزيزي القارئ)
أملك ما شئت .. حتماً سترحل كما جئت)

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO



FACILITIES

Total Area	800,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by supplying two super post panamax quays followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16 m. also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled
DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 2901001 - 2057 2901111 Fax: +2057 2907777 P.O. Box 34511 Damietta-Egypt

Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com



إيجيرانس

الخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل الممتد كما هو الحال معك في كل مكان في كل وقت



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد هريسي - برج البربركي - المهندسين - ١٢٤١١ (مباني)
للبيوت، ٠٢٣٤٤٨٧٨٧، (خط ١٢) موبيل، ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، فاكس، ٠٢٣٤٤٨٧٨٥ - ٢٣٤٤٠٧٦١
بريد الكتروني: sales - marketing@egytrans.com.eg



كينغ مريوط - الاسكندرية



١٠ أولاد الشركة ياتحدث معذات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المبنى لضمان سلامة مصالح عمالها .
١١ إدارة وتسيير ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة -

توفير جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.

١٠ مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمجردة.

١١ تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لائى

١٢ إمكانية السحب الخلفى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- ٦ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة التفريغ فور التفريغ مما يوفر للمصنع غرامات التأخير .
- ٧ إستقبال وتعبئة الحاويات بالمنتجات الصادرة .
- ٨ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- ٩ بما يجمع جمر في متكامل لشمو الاجراءات الجمرية في اسرع وقت وبطريقة ممكنة بتصلية بالحاسبات الامم لمصلحة المصانع.

مؤلفان

٦ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٢)

فاکس : ۴۴۸۵۶۷۵ (۰۳)

موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot

Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail:ragabnet@intouch.com

ملتقى إشرافنا سنوياً



تم بجمدة الله زفاف الدكتور هيثم عادل
عبدالمصير الدكتور بكلية التربية الرياضية
على الأمانة هبة خليل الميسري ألف مبروك

من بابا صلاح الشريفي بقطاع النقل
البحري ألف مبروك للموسم سلاوى صلاح
الشريفي وعريسها الأستاذ/ أحمد بشير

توتال لوجيستكا تحتفل بإفطارها السنوي

أحتلت شركة توتال لوجيستكا للملاحة بالإفطار السنوي بقاعة مولتي بدياقو الممتدة وذلك بحضور / تامر موسى المدير العام و/ محمد مصيلمي رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية ورئيس شركة فينمار للملاحة و/ سعيد علي رئيس غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر ورئيس شركة كوسكودوم والمهندس/ مروان السماك رئيس مجلس إدارة شركة ميد ليفت والمهندس/ مدحت القلشي نائب رئيس مجلس إدارة شركة كادمار للملاحة وممثلين كبرى الشركات الملاحية هذا وبعد الإفطار إحتفلت الشركة بتوزيع الجوائز على كل من ساهم وبسعى في الإرتقاء بالشركة وعلى رأسهم / محمد مصيلمي والمهندس مروان السماك مع ذكر جهود العاملين بالشركة بجهود / ياسر المدير الإداري

ميروك الماجستير

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
عنه هبة خليل في دور
الماجستير

أحمد محمد علي الجزيري
رئيسة قسم في
إدارة النقل

في دور الماجستير
في دور الماجستير
في دور الماجستير

في دور الماجستير
في دور الماجستير
في دور الماجستير



تم حصول السيد/ أحمد محمود علي الجزيري على ماجستير إدارة الأعمال
من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - ألف مبروك

رياضة وسباحة

بفندق ميريديان هليوبوليس

التقى مؤخرًا ممجى رياضة التنس على ملاعب نادي هليوبوليس الرياضي بمنطقة الشروق، تحت تنظيم "مارجريت خطاب" إحدى عضوات النادي و لاعبة تنس قديرة، والبطلة الودية اشترك فيها روان سيدات رجال من نوادي الرياضة بشاماء الجمهورية، وكان فندق ميريديان هليوبوليس إحدى رعاية البطولة.



يظهر في الصورة التذكارية منجم فرج مدير عام فندق ميريديان هليوبوليس مع مديري الفندق ومارجريت خطاب مع لاعبي البطولة.

حصل الأستاذ طارق نجل الريان أحمد رياض
على ماجستير إدارة الأعمال M. B. A من
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بتقدير
جيد جدا

تهنئة بمناسبة حصولهما على دبلوم العلاقات
العامة بالهيئة العامة للإفتاء بوسعيد



ولاء السيد الخياط هدى وسام الدين



ميروك النجاح



ماجد الجندي

عيد ميلاد سعيد



حفيد مدير مكتب رئيس هيئة
ميثاء بوسعيد السيدة نعيمة
سعد محمد



سلمى سامح



بلا أحمد الجبالي



إحتفال الريان فاروق عيد
الوجود بعيد الميلاد الرابع
لطفه أنهم وسام

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
SC
EGYPT**



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

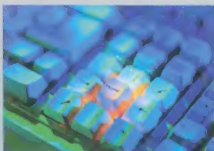
Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER